



This is a digital copy of a book that was preserved for generations on library shelves before it was carefully scanned by Google as part of a project to make the world's books discoverable online.

It has survived long enough for the copyright to expire and the book to enter the public domain. A public domain book is one that was never subject to copyright or whose legal copyright term has expired. Whether a book is in the public domain may vary country to country. Public domain books are our gateways to the past, representing a wealth of history, culture and knowledge that's often difficult to discover.

Marks, notations and other marginalia present in the original volume will appear in this file - a reminder of this book's long journey from the publisher to a library and finally to you.

Usage guidelines

Google is proud to partner with libraries to digitize public domain materials and make them widely accessible. Public domain books belong to the public and we are merely their custodians. Nevertheless, this work is expensive, so in order to keep providing this resource, we have taken steps to prevent abuse by commercial parties, including placing technical restrictions on automated querying.

We also ask that you:

- + *Make non-commercial use of the files* We designed Google Book Search for use by individuals, and we request that you use these files for personal, non-commercial purposes.
- + *Refrain from automated querying* Do not send automated queries of any sort to Google's system: If you are conducting research on machine translation, optical character recognition or other areas where access to a large amount of text is helpful, please contact us. We encourage the use of public domain materials for these purposes and may be able to help.
- + *Maintain attribution* The Google "watermark" you see on each file is essential for informing people about this project and helping them find additional materials through Google Book Search. Please do not remove it.
- + *Keep it legal* Whatever your use, remember that you are responsible for ensuring that what you are doing is legal. Do not assume that just because we believe a book is in the public domain for users in the United States, that the work is also in the public domain for users in other countries. Whether a book is still in copyright varies from country to country, and we can't offer guidance on whether any specific use of any specific book is allowed. Please do not assume that a book's appearance in Google Book Search means it can be used in any manner anywhere in the world. Copyright infringement liability can be quite severe.

About Google Book Search

Google's mission is to organize the world's information and to make it universally accessible and useful. Google Book Search helps readers discover the world's books while helping authors and publishers reach new audiences. You can search through the full text of this book on the web at <http://books.google.com/>



Dr 28.42

Harvard College Library



FROM THE GIFT OF

ARCHIBALD CARY COOLIDGE

(Class of 1887)

PROFESSOR OF HISTORY

FOR BOOKS ON FRENCH HISTORY









BULLETIN
DE LA
SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE
DE BREST

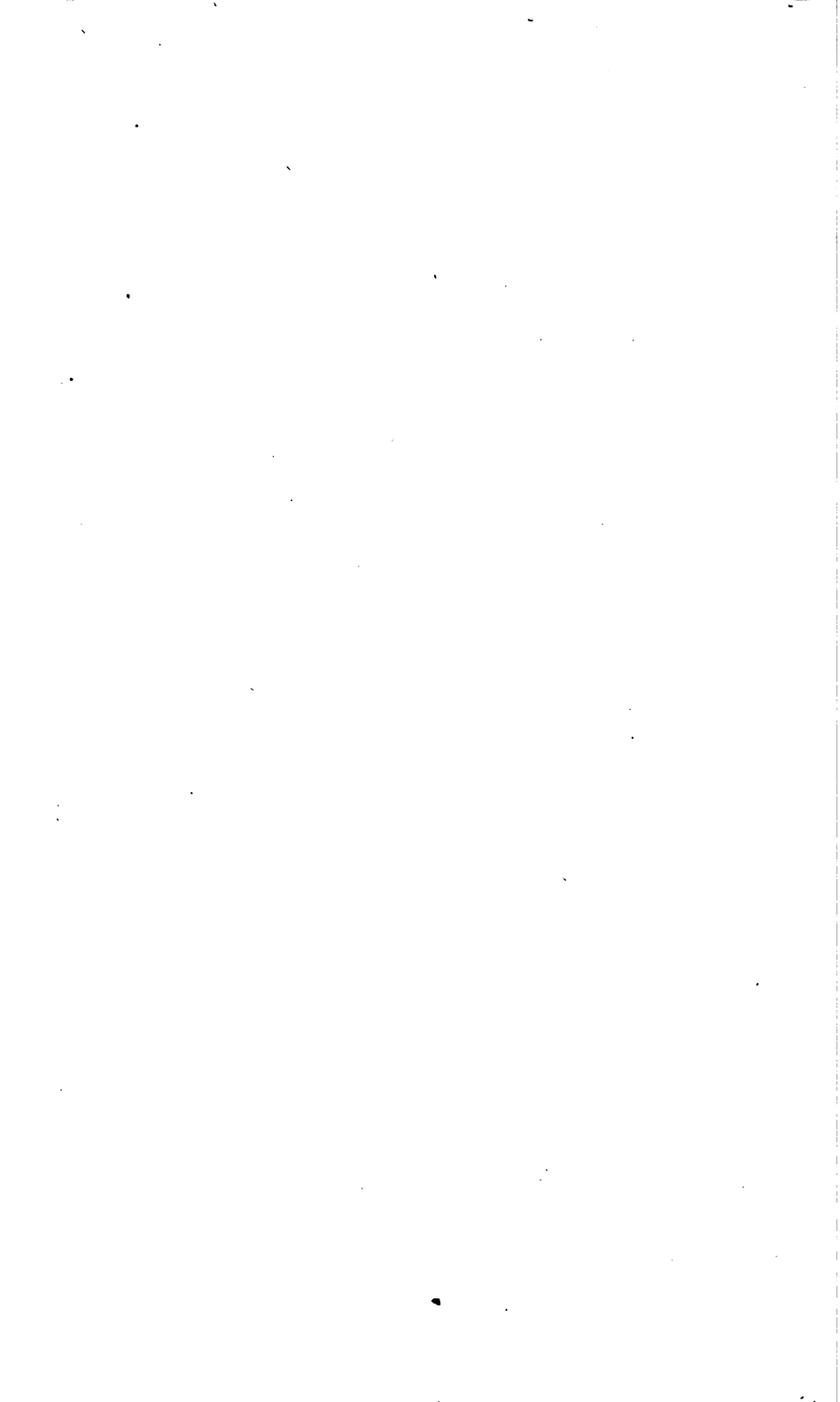
Reconnue d'utilité publique — (Août 1880)

DEUXIÈME SÉRIE — TOME XII

—
1886-1887
—

BREST
IMPRIMERIE SOCIÉTÉ L'Océan, RUE KLÉBER, 11.

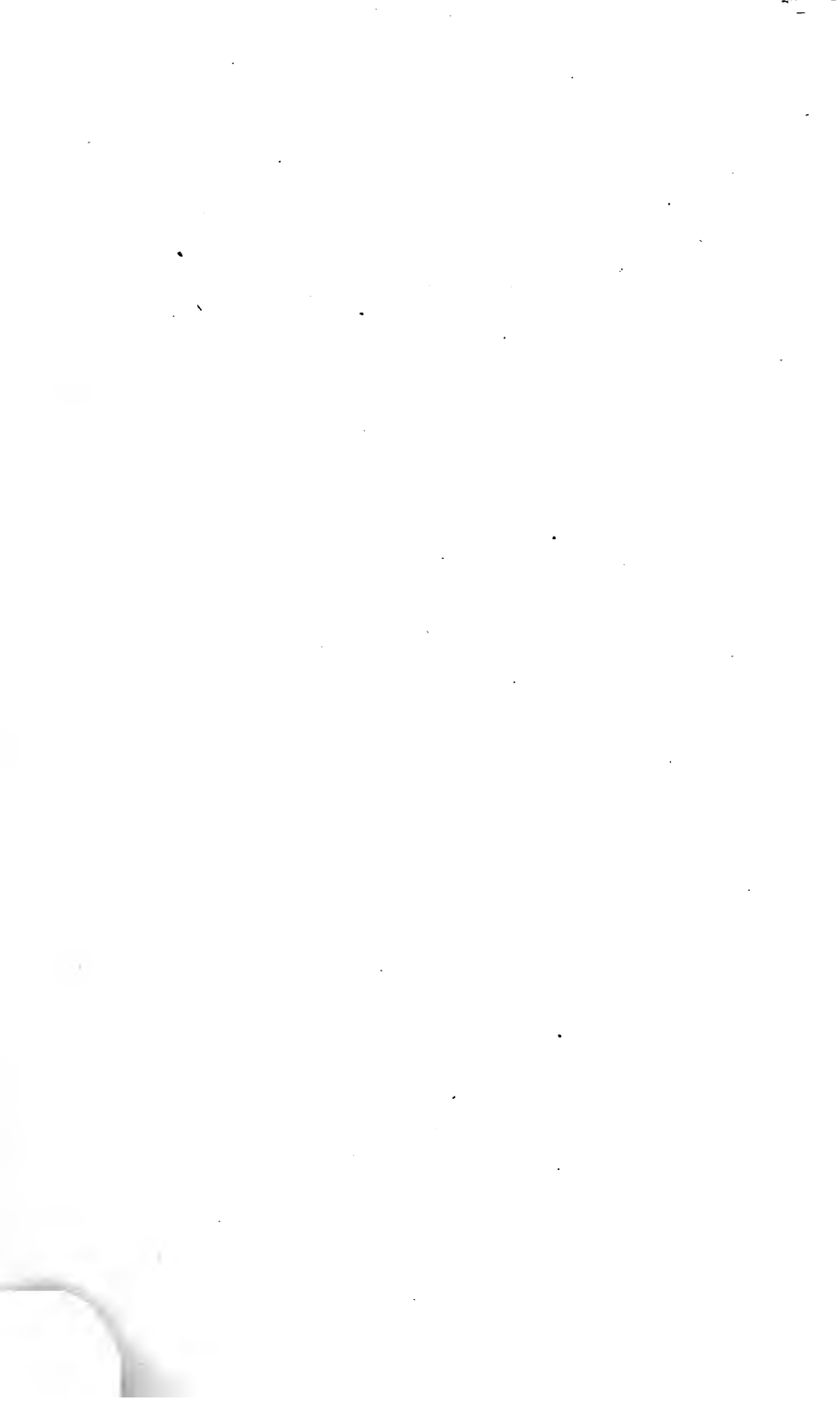
—
1887



BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE



BULLETIN

DE LA

SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE

DE BREST

Reconnue d'utilité publique — (Août 1880)



DEUXIÈME SÉRIE — TOME XII

—
1886 - 1887
—

BREST

IMPRIMERIE SOCIÉTÉ L'*Océan*, RUE KLÉBER, 11.

—
1887

Pr. 28.4.2

Harvard College Library

NOV 20 1911

Gift of
Prof. A. C. Coolidge

LA FRÉGATE LA « BELLE-POULE »

1839-1840

Pendant le désarmement de la *Medée*, à Lorient, en juin 1839, je fus envoyé à Cherbourg pour embarquer sur la *Belle-Poule* qui armait dans ce port.

Héritière d'un nom doublement illustre dans les fastes maritimes, la *Belle-Poule* était une belle frégate de premier rang (60 bouches à feu), tout récemment descendue des chantiers. Elle devait être commandée par le prince de Joinville, alors capitaine de vaisseau, et, pour le quart d'heure, chef d'état-major de l'escadre réunie dans le Levant sous les ordres du contre-amiral Lalande. M. Charner, alors capitaine de corvette, embarqué comme second sur la frégate, était chargé de l'armer et de la conduire à destination.

En 1839, l'arsenal de Cherbourg n'offrait pas les mêmes ressources qu'aujourd'hui; ce n'était pas une mince affaire que d'armer un grand bâtiment de guerre, on n'allait pas vite, mais il faut dire aussi qu'on n'était pas aussi enfiévré qu'à présent. Ce ne fut que le 1^{er} août, dans l'après-midi, que nous quittâmes la rade de Cherbourg. Le temps qui, depuis un mois, avait été constamment pluvieux, était devenu superbe; malheureusement le peu de vent qu'il faisait était de l'o.-s.-o., mais aidés par le jusant, nous pûmes sortir de la rade en deux ou trois bords, et deux

heures après, la brise ayant passé à l'est, nous avions le cap en route pour sortir de la Manche. C'était le premier pas de la *Belle-Poule* ; c'était la première fois qu'elle tanguait sur la lame du large, et nous eûmes tout d'abord la satisfaction de reconnaître qu'elle « ne ramasserait pas les vieux balais » des navires qui feraient la même route qu'elle.

Notre première étape était Toulon où nous devions déposer 300 matelots passagers ; en ce temps-là, il n'y avait pas de chemins de fer, et quand on avait à faire voyager des marins en grand nombre, on profitait des occasions par la voie de mer.

Les jours suivants, la brise continua à nous favoriser : temps magnifique, presque constamment des voiles en vue, rompant la monotonie du large. Dans la nuit du 8 au 9, un de ces navires, se dérangeant de sa route, vint passer si près de nous qu'un moment un abordage fut à craindre. L'officier de quart, curieux de savoir quel était cet indiscret, s'avisa de le héler..... en Anglais : — « Ship Ahog ! », comme s'il n'y avait que des Anglais sur l'eau. Il est de fait qu'il y en a beaucoup. — La réponse ne se fit pas attendre. « Va te faire f..., animal d'Anglais ! » Voilà tout ce que nous apprîmes pour le moment, les deux navires s'étant promptement écartés, hors de la portée de la voix ; seulement une voilure que, malgré l'obscurité, on pouvait reconnaître comme bien établie, et surtout les sons d'un sifflet, disaient d'une manière non douteuse que c'était un bâtiment de guerre. Au jour on reconnut une gabare-écurie. — C'était alors le nom officiel de ces sortes de bâtiments que les gens polis appelaient corvettes — et des signaux échangés nous apprirent que c'était la *Sarcelle*, venant de Rochefort et allant, comme

nous, à Toulon. Notre marche supérieure nous la fit bientôt perdre de vue derrière nous.

Cette brise d'est, si favorable dans le principe, nous devenait contraire aux abords du détroit de Gibraltar, d'autant plus qu'elle fraîchit presque à l'état de coup de vent. Ce fut en vain que, le 11 août, nous essayâmes de donner dans le détroit, il nous fallut rester à capéyer à l'abri de la côte d'Afrique, derrière le cap Spartel. Vers deux heures de l'après-midi, un sérieux accident vint jeter l'alarme sur le pont ; dans un virement de bord, le chef de timonerie fut jeté à la mer par l'écoute d'artimon ; le navire n'allait pas du tout de l'avant, de sorte qu'il put s'accrocher tout de suite à la bouée de sauvetage qui, heureusement, était tombée tout près de lui, — si près même qu'il fut blessé légèrement à la tête, — car, ne sachant pas du tout nager, il avait bien des chances pour se noyer. Nous passâmes ainsi deux jours à courir de petits bords, en compagnie d'une grande quantité de navires, parmi lesquelles les deux corvettes de charge la *Marne* et l'*Egérie*. Ce ne fut que le 13, la brise étant devenue maniable, et aidés par le courant qui porte de l'Océan dans la Méditerranée, que nous pûmes louvoyer avec succès dans le détroit, que nous avons franchi à midi.

Les jours suivants, nous remontions la côte d'Espagne, tout doucement, avec de légères brises, un temps superbe, tout à fait à souhait pour un jeune peintre, un élève de Gudin, qui avait été embarqué à bord, et dont les étonnements naïfs amusaient tout le monde ; j'aurai à revenir sur son compte ; pour le moment les couchers de soleil semblaient être sa spécialité. Ce beau temps était aussi favorable pour l'organisation du navire, qui était, du reste, facilitée par la composition de l'équipage où il

y avait un noyau d'hommes habitués de longue date aux grands bâtiments de guerre, mais on comptait encore un bon nombre de novices complètement étrangers à la mer, entre autres des Alsaciens, des remplaçants qui, dans ce temps-là, étaient presque toujours placés dans les équipages de ligne, — il n'y avait pas alors d'infanterie de marine, on commençait seulement à la reformer, — et qu'il fallait dégrossir. M. Charner tenait avec raison à amener la frégate à peu près débrouillée à son commandant titulaire, aussi les exercices de tout genre allaient leur train sans relâche : on n'avait pas le temps de souffler. Le service était dur, dur surtout pour les pauvres *midships*, et le ton n'était pas précisément le ton bienveillant de la vieille *Médée*. Disons tout de suite que cela ne dura pas ; la détente se fit peu à peu, insensiblement, et au bout de quelque temps la *Belle-Poule* était, à juste titre, réputée un « *bon bateau*, » où « chaque chose était à sa place, chacun à son poste, » auquel cas « le navire est droit. » Le pli donné par le « *vieux chaloupier*, » ainsi que les matelots avaient baptisé le commandant Charner, — ce qui ne les empêchait pas d'avoir pour lui le respect (je dirai le respect affectueux), dû à ses solides qualités, — le pli donné était bon.

Le 18 août, le vent de nord-ouest, le *mistral* nous prit au cap Creux et nous conduisit, le lendemain, en vue de l'entrée de Toulon, où nous mouillâmes dans l'après-midi, après un rude coup de louvoyage dans le goulet, sous les voiles majeures et les perroquets, le ris de chasse pris, pendant lequel nous pûmes apprécier la solidité de la mâture et du gréement (1). J'étais dans la hune d'arti-

(1) Nos frégates de premier rang avaient des mâtures que quel-

mon, et je me demande encore comment tout cela ne dégringolait pas, tellement étaient fortes les secousses dans les virements de bord. C'était le cas de dire comme un de nos plus audacieux marins de ce temps-là (1), que « le bois et la corde ensemble, ça ne casse jamais ! »

Une fois en rade, voilà une autre affaire ! Nous n'avions pas de patente de santé ; au départ de Cherbourg, on n'avait pas supposé qu'il fût nécessaire d'en avoir une pour aller d'un port de France à un autre, ou — ce qui est beaucoup plus probable, ni le chirurgien-major, ni le commandant n'y avaient pensé. Il fallut nous résigner à une quarantaine d'observation de quatre jours, et ce n'était pas fait pour mettre de bonne humeur des gens qui ne brillaient déjà pas trop par là.

Aussitôt en libre pratique, on s'empressa de débarquer les 300 matelots passagers qui nous encombraient considérablement, puis il fallut faire à la frégate quelques

ques marins trouvaient exagérées. Leurs bas-mâts surtout étaient très longs. A bord de la *Belle-Poule*, on les avait rognés de plusieurs mètres, et cela sans inconvénient pour la marche. Pendant les quatre ans que je suis resté sur cette frégate, nous n'avons jamais rencontré un navire qui nous ait battus ; deux seulement nous ont *tenus* : le vaisseau la *Ville-de-Marseille*, commandé alors par M. Quernel, qui aurait trouvé le moyen de faire marcher un sabot, une bouée ; un croiseur du golfe de Guinée, le brick le *Persian*, avec lequel nous eûmes l'occasion de jouster dans des circonstances tout à fait défavorables pour nous, une petite brise insensible, presque calme. En outre, le *Persian*, employé à la répression de la traite des noirs, avait des voiles hautes, perroquets et cacatois, appropriées aux temps de ces parages, de dimensions exagérées.

(1) Le commandant Brindejone de Tréglodé, le père *Brennus*, autrement dit.

légères réparations, ou plutôt modifier quelques petites installations qui avaient été reconnues défectueuses pendant la traversée. A cette époque les armements étaient rares à Cherbourg, et si les grandes choses ne laissaient rien à désirer, et étaient même supérieurement faites, il n'en était pas de même d'une foule de petits détails qui sont, en somme, des facteurs importants dans la vie courante du bord. Tout étant remis en état, nous quittâmes Toulon le 27 août, par une belle brise de nord-ouest qui nous conduisit, en vingt-quatre heures, à l'extrémité sud de la Sardaigne, mais ce bon vent nous abandonna bientôt pour faire place à des calmes, des folles brises, le plus souvent contraires. La chaleur était accablante. Le 2 septembre, le vent d'ouest nous reprit au cap Passaro, au sud de la Sicile, et nous amena dans la matinée du 5, au cap Matapan, le *Sombre Ténare*; à midi nous avions devant nous le cap Saint-Ange (le promontoire Malée des anciens) et à droite Cérigo, l'antique Cythère, dont l'aspect est encore plus sauvage, moins attrayant, que l'aspect des côtes de la Morée; aussi n'a-t-on pas de peine à croire que si la « reine des Amours » avait abordé à cette île en sortant de l'onde, elle s'était empressée de la quitter pour s'enfuir à Chypre.

Une fois l'extrémité sud de la Morée dépassée, le vent, devenu contraire, nous força à louvoyer pour gagner Milo où, suivant l'usage des bâtiments de guerre de toutes les nations, nous allions prendre un pilote de l'archipel. Ce ne fut que le surlendemain que nous pûmes mettre en panne entre Milo et Anti-Milo; un canot envoyé à terre, nous ramena le pilote dans l'après-midi. Mes oreilles tintaient encore des récits de l'indépendance grecque. — Un de mes parents avait été Philhellène. —

J'allais donc voir, en chair et en os, un de ces beaux Grecs dont, pendant mon enfance, j'avais tant admiré la fière tournure, le costume élégant, sur les estampes qui s'étaient aux vitrines de tous les libraires : qu'on juge de ma déception à l'aspect du pilote, un petit vieux maigre, tout ratatiné, à la figure parcheminée, n'ayant de grec qu'une grosse moustache grise, sanglé dans une veste étriquée, un pantalon idem, en drap bleu-ciel, coiffé d'une petite casquette d'étudiant allemand, importation des Bavaïois venus avec le roi Othon ; ce n'était pas sous un pareil attirail que je me figurais les compagnons de Canaris et de Miaulis ! (1).

Le lendemain soir, quand nous virâmes de bord au cap Sunium, on pouvait compter facilement les colonnes du temple de Minerve. La bordée nous avait conduits entre l'île *Longue* et l'île *Provençale* ; pourquoi, et quand, ce nom prosaïque a-t-il été donné à cet îlot, l'antique *Patroclès*, où, s'il faut en croire la tradition, la belle Hélène aurait, dès l'âge le plus tendre, commencé la série de ses « cascades » au profit de l'heureux Thésée ?

Zéa (Céos) doublée, le vent était tout à fait debout pour gagner le passage entre l'île Andros et le cap Doro, à l'extrémité sud-est de Négrepont, mais la brise était maniable, tandis qu'une fois à l'entrée du canal, elle

(1) Cinq ou six ans plus tard, j'ai eu bien souvent l'occasion de voir Canaris à Athènes, une fois entre autre, dans une cérémonie religieuse, une procession, avec son habillement bleu-ciel, galonné d'or, sa petite casquette bavaïoise, sa bonne figure ronde soigneusement rasée, son gros petit corps, le clerge qu'il portait, l'illustre brûlotier ne répondait guère à l'idée qu'on aurait pu se faire de lui d'après V. Hugo, dans les « *Orientales* ».

fraîchit à ne nous laisser que très peu d'espoir de réussir à le franchir. Cependant, en forçant de voile, nous avions gagné quelques milles, lorsque le grand foc et le faux foc, par lequel on l'avait remplacé, furent successivement déchirés, et peu de temps après, le bout-dehors de beaupré craqua. Ces avaries — avertissement pour d'autres plus graves — décidèrent le commandant à laisser arriver dans la baie de Karisto, dans l'ouest du cap Doro, pour y attendre un temps plus maniable. Après avoir passé la nuit à petits bords, nous fîmes une nouvelle tentative, mais sans plus de succès que la veille. D'après le vieux pilote, ce temps durerait probablement encore pendant plusieurs jours; il n'y avait pas à hésiter à sacrifier tout le chemin que nous avions gagné depuis Zéa, pour passer entre les deux îles de *Tino* et de *Myconi*; toutes les chances étaient, une fois dans l'est des Cyclades, de trouver, sinon du vent favorable, au moins une brise permettant de louvoyer avec succès. On suivit ce conseil, et il était bon. Du reste, dans l'archipel, il y a une règle constante dont les navires à voiles ne doivent pas se départir, et dont j'ai été souvent à même, quelques années plus tard, de reconnaître la justesse : c'est que loin de s'opiniâtrer à lutter contre un fort vent debout, il ne faut pas hésiter à relâcher, ou au moins à aller se mettre à l'abri derrière une terre, dût-on, pour cela, faire 10, 15 et même 20 lieues sous le vent; presque toujours le vent qui a forcé à prendre cette détermination, en apparence bien coûteuse, est suivi par du vent soufflant en sens contraire, qui fait vite rattrapper le chemin perdu, et on a évité les chances d'avaries. Dans l'après-midi du 12 septembre, nous passions donc entre Tino et Myconi, avec un temps superbe, une belle brise qui

nous faisait rapidement défiler devant des terres dont les noms n'étaient pas encore sortis de ma mémoire de collégien, et auxquelles la lutte des Grecs pour leur indépendance, et le chantre des *Orientales* avaient refait une jeunesse : Skyros (la moderne Scyra), Délos, la patrie de Diane et d'Apollon, Paros aux beaux marbres.

Les prédictions du pilote se réalisaient ; le vent nous devenait de plus en plus favorable. Le 13, au point du jour, nous passions entre Chio et Ipsara ; dans l'après-midi, nous longions Mételin, l'antique Lesbos, le soir Ténédos était en vue. Par suite du calme, ce ne fut que dans l'après-midi du lendemain que nous pûmes atteindre le mouillage de *Besika*, sur la côte de la Troade, tout près de l'entrée du détroit des Dardanelles, vers lequel se dirigeaient une foule de navires de commerce et une corvette tunisienne. Nous trouvâmes à l'ancre les vaisseaux l'*Iéna*, de 90 canons, monté par le contre-amiral Lalande, commandant en chef, le *Montebello*, de 120, portant le pavillon du contre-amiral baron de La Susse, l'*Hercule*, le *Diadème*, le *Trident*, le *Triton*, le *Jupiter*, le *Généreux*, la frégate l'*Amazone*, deux bâtiments à vapeur, le *Papin*, et un autre dont le nom m'échappe, un brick-avis (le *Bougainville*, si je ne me trompe), et la goëlette la *Mésange*. L'escadre anglaise, mouillée parallèlement à la nôtre, se composait de dix vaisseaux, dont un à trois ponts, deux petites frégates et deux vapeurs.

Le lendemain, 15 septembre, le prince de Joinville prit le commandement de la *Belle-Poule*. Le 16 fut marqué par l'arrivée du vaisseau le *Santi-Petri*, qui avait quitté Toulon peu de temps après nous.

Besika, — une plage déserte, une campagne nue et triste, — n'offrait pas un grand attrait, en dépit des sou-

venirs classiques qui s'y rattachent. C'est là, quelque part, qu'était Troie, que se déroulaient, il y a plus de trois mille ans, les péripéties d'une des plus anciennes phases de l'éternelle « question d'Orient, » dont les hommes aient gardé le souvenir. Ces deux monticules voisins du promontoire Sigée, qu'il est aisé de reconnaître pour leur ouvrage, sont les tombeaux que la tradition attribue à Achille et à son ami Patrocle ; ce ruisseau qui serpente dans la plaine jusqu'au bord de la mer, où il fait un coude, pour suivre pendant quelque temps une direction parallèle au rivage avant de se jeter dans la baie, c'est le Scamandre, — peut-être le Simoïs, les savants ne s'entendaient guère là-dessus en 1839, et je ne saurais dire s'ils sont plus d'accord aujourd'hui, — le marais qu'il traverse est celui où fut trouvé le perfide Sinon. C'est sur cette plage que les Grecs avaient leur camp, autour duquel se livrèrent tant de combats, où leurs navires étaient hâlés à terre.

*Hic Dolopum manus, hic sævus tendebat Achilles,
Classibus hic locus, hic acies certare solebant.*

Vis-à-vis du mouillage, vers le large, est Ténédos.

. *Notissimà famà*

Insula, dives opum, Priami dùm regna manebant,

Je ne sais pas quelles étaient les richesses des habitants au temps de Priam, toujours est-il qu'en 1839, ils ne paraissaient pas bien malheureux, mais à la fin de notre séjour, nous étions bien obligés de reconnaître que le vers suivant :

Nunc tantùm sinus, et statio malè fina carinis,

pouvait s'appliquer à la baie de Besika. Un fort vent du nord, qui se levait le matin, faisait grossir la mer au

point d'empêcher souvent les communications entre les navires, et il arrivait parfois à ceux-ci de chasser sur leurs ancres, — *statio malèfida*; — un jour, nous faillîmes ainsi aborder le *Santi-Petri*.

Pour une réunion de navires, avec des équipages nombreux, une aiguade est un besoin des plus urgents. Le Scamandre, qui n'est séparé de la mer que par un étroit cordon littoral, en offre une assez commode ; aussi, cette plage fréquentée par les chaloupes de nos vaisseaux et celles des vaisseaux anglais, qui n'avaient pas la même ressource près de leur mouillage, était-elle, à certains moments, pleine d'animation. En outre, toutes sortes d'aventuriers, Grecs, Italiens, surtout des Maltais que, dans la Méditerranée, on est sûr de trouver partout où il y a quelque argent à gagner, avaient établi un marché le long du ruisseau, et un petit village de tentes, de baraques en roseaux n'avait pas tardé à s'élever, où l'on vendait des fruits, des comestibles plus solides, du tabac turc, des chibouks, des pastilles du sérail et autres bibelots de l'Orient. Deux ou trois *cafédgis* avaient un grand succès avec la vente du café préparé à la turque, et du *mastic*, liqueur parfumée avec la gomme du lentisque. C'était là qu'on tuait les bœufs, — bien maigres, par parenthèse, — destinés à la consommation de l'escadre ; malgré quelques mesures de police, qu'il était assez difficile de faire exécuter, il s'était accumulé assez de débris pour que l'odorat en fût désagréablement affecté ; aussi l'endroit avait-il été tout de suite baptisé *Charognopolis* ; c'était presque devenu l'appellation officielle. Les Anglais avaient aussi leur village en face de leurs vaisseaux, mais sur une plage nue, sans ruisseau, sans sources ; *Charognotown* était bien inférieur.

Des paysans des villages voisins venaient souvent à l'aiguade vendre des volailles, des moutons et quelquefois du gibier. Cela me remet en mémoire M. L..., l'élève de Gudin, que je trouvai à terre, très perplexe, le lendemain de notre arrivée. Il venait d'aviser un Turc, — le premier qu'il voyait — un vieux Turc d'autrefois, enturbanné, à la barbe grisonnante, qui portait cinq ou six belles poules attachées par les pattes. Vite, M. L... l'aborda en lui présentant une pièce de cinq francs. « Mon ami, voulez-vous poser ? » Naturellement, le Turc qui, très probablement, n'avait jamais vu de palette, ni de boîtes à couleurs, comprenait qu'il désirait acheter ses poules, et répondait par des *yok* (non) très énergiques et des gestes significatifs pour tâcher de faire entendre à son interlocuteur que ce n'était pas un, mais deux *thalarris*, qu'il lui fallait en échange de sa marchandise. — « Mon ami, ce ne sont pas vos poules que je veux ! Je vous demande si vous voulez poser ! Mon Dieu ! comment faire ? Il ne comprend pas !!! » — Le pauvre M. L... jetait de tous côtés des regards désespérés pour voir si quelque Providence ne viendrait pas à son aide. Elle se présenta sous la forme du patron de la chaloupe de l'*Hercule*, un solide quartier-maître toulonnais qui, voyant l'embarras du malheureux artiste, s'était approché peu à peu.

« Monsieur, ne pourriez-vous pas lui demander s'il veut poser ! — « *Qu'esaco pausa ? C'est le tirer en portrait, puis que vous voulez dire ?* — Jamais on n'a vu un *moco* dans l'embarras. — « *Té mon bon, je vas lui diro* » — puis prenant le Turc par la barbe : « *Restas aqui, rompu*, que le mousu te tire en portrait ». — Etait-ce l'effet du geste, du regard impérieux, toujours est-il que le Turc compri

immédiatement, et qu'il laissa l'heureux L.... le peindre de face, de trois-quarts, de profil, tant qu'il voulut, ce qui était assez étonnant, les musulmans, comme on sait, n'admettant guère qu'on reproduise la figure humaine : C'était évidemment, malgré son vêtement à la vieille mode, un Turc libre-penseur.

Je disais tout à l'heure que Besika n'était pas un séjour bien attrayant. Les jours où les exercices ne les retenaient pas à bord, les chasseurs battaient la plaine de Troie, mais si, dans les premiers temps, leurs courses étaient heureuses, le gibier de plume et de poil était vite devenu très rare, vu le grand nombre de ceux qui couraient après ; il n'y eut bientôt plus que les fanatiques à patauger dans les marais, où l'on trouvait bien de petites tortues d'eau douce, mais très peu de bécassines. Les simples promeneurs avaient de bonne heure épuisé les très minces distractions qu'offraient deux ou trois petits villages du côté du cap Sigée ; on restait à bord, se contentant des visites de navire à navire. Un grand jour, c'était celui où le paquebot français, de Marseille à Constantinople, nous remettait en passant des lettres et des journaux. Les politiciens s'en donnaient alors à cœur joie. La « question d'Orient » était en ce moment dans une phase très aiguë : il était difficile de prédire quel rôle notre escadre y jouerait, mais, à coup sûr, elle en jouerait un. Agirions-nous d'accord avec l'escadre anglaise mouillée en face de nous ? Ou bien, un de ces matins, ne faudrait-il pas plutôt en découdre avec elle ? A en croire les lecteurs de journaux, cela en avait tout l'air. Quant aux sceptiques, aux philosophes s'inquiétant très peu de ce que signifiaient au juste le traité d'*Unkior-Skeltssi*, le concert européen, la flotte turque livrée au pacha d'Egypte, prêts

à toute éventualité, mais trouvant que Besika manquait de charmes, ils avaient résumé la situation dans une chanson qu'on répétait en chœur sur le gaillard d'avant, et dont je me rappelle le dernier couplet :

On dit que c'est pour l'Anglais, l'Turc, l'Russe,
Mais moi, qui ne crois rien de tout ça,
Je prétends que c'est pour le roi de Prusse
Que nous restons à Besika !

Mais si on ne s'amusait pas follement, il faut dire qu'on n'avait guère le temps de s'ennuyer avec la façon dont l'escadre était tenue en haleine par son chef. Il ne m'appartient pas de faire l'éloge de l'amiral Lalande. Des voix plus autorisées que la mienne ont dit ce qu'il était, ce qu'était son escadre, comment il avait fait passer le feu qui animait sa grande âme dans les états-majors et les équipages « qu'il pénétrait de sa confiance et qu'il électrisait par sa gaité » (1). C'était pour tous un article de foi que si nous avions maille à partir avec les vaisseaux mouillés près de nous, ils seraient battus à plate couture ; et ce n'était pas une foi aveugle, mais une foi raisonnée, s'appuyant sur une préparation sérieuse. L'amiral avait surtout donné ses soins au service de l'artillerie, et, grâce à des innovations heureuses, il était arrivé à des résultats surprenants. Ce n'est pas que, pour cela, les autres exercices fussent négligés. Partant de ce principe qu'un combat naval, un combat d'escadre surtout, n'est au bout de quelques instants qu'une grandissime *barouffe*, et que l'avantage est à ceux qui ne perdent pas la tête, qui gardent leur sang-froid au milieu de cette bagarre, une des

(1) Jurien de la Gravière, guerres maritimes de la République et de l'Empire,

grandes préoccupation du commandant en chef était que ses vaisseaux fussent toujours prêts, aux aguets, jamais hésitants devant un ordre imprévu. Au moment où l'on s'y attendait le moins, on voyait monter au grand mât de l'*Léna*, le signal d'appareiller, soit pour toute l'escadre, soit pour quelques-uns des navires en particulier, le plus souvent *au plus tôt paré!* Aussi il fallait voir chaque vaisseau se débrouiller pour être le premier sous voiles ! Puis une fois un ordre tactique formé, c'étaient des évolutions sans nombre, où l'on faisait avec ces gros bateaux des passes comme on aurait fait avec des embarcations légères, des changements de vergues, de voiles, etc., et cela le plus souvent dans une position, par rapport à la terre où à des dangers, telle qu'il fallait être prêt à temps pour ne pas se trouver dans une situation à compromettre le navire. Il arrivait bien quelquefois de déchirer de la toile, de rompre des espars, de casser des chaînes en venant mouiller avec des vitesses impossibles, mais peu importait, on n'avait pas perdu la tête, c'était le grand point ! On peut se figurer quelle confiance avait fini par avoir en soi un personnel façonné à ce régime. Bien des années après, il m'est souvent arrivé de rencontrer, dans nos petits ports du littoral, de vieux matelots courbés par l'âge, au regard à demi éteint, gagnant péniblement leur pauvre vie dans de misérables bateaux de pêche, mais il fallait voir leur taille se redresser fièrement, leurs yeux s'enflammer soudain quand ils parlaient du levant où ils étaient « avec Lalande ». — Notez qu'ils ne disaient pas l'amiral, mais « Lalande » tout court : on ne dit pas *Monsieur César*.

Cette activité bouillante sur nos vaisseaux contrastait étrangement avec le calme de la flotte des Anglais,

amarrée avec des émerillons d'affourche, leurs mâts de perroquet calés, leurs voiles déverguées, comme s'ils avaient été tranquillement sur la rade la plus abritée du Royaume-Uni ; mais il n'aurait pas fallu trop se fier à ce calme apparent, car, quand ils s'avisaient de faire quelque chose, manœuvres, tir de canon, etc., *ils le faisaient bien*. Cependant, et quoi qu'il pût leur en coûter, ils étaient bien forcés de reconnaître que, sous beaucoup de rapports, leur escadre ne valait pas la nôtre. A l'exception de l'*Asia*, du *Vanguard*, du *Rodney*, du *Powerful*, qui étaient des vaisseaux modernes, — et encore nos matelots avaient-ils du premier coup baptisé celui-ci, le pauvre B..., — on aurait dit que l'amirauté se serait plu à réunir à Besika les éléments d'un musée naval archéologique. Le trois-pont la « *Princess-Charlotte* » qui battait au grand mât le pavillon de l'amiral Stoford, amiral de l'escadre rouge (1) — et Dieu sait quel pavillon ! il tenait en hau-

(1) Il n'y a qu'une vingtaine d'années que les bâtiments de guerre anglais arborent uniformément le pavillon à queue blanche et à croix rouge ; auparavant, suivant le rang de l'officier général commandant en chef, le pavillon était à queue rouge, à queue blanche ou à queue bleue. La flotte anglaise était censée divisée en trois escadres : la rouge formant le corps de bataille, la blanche l'avant-garde, la bleue l'arrière-garde. Avant de devenir vice-amiral de l'escadre bleue, un contre-amiral de cette escadre devait avoir été successivement et par ancienneté, contre-amiral de la « bleue », de la « blanche » et de la « rouge » ; de même pour devenir amiral de la « bleue », il lui fallait passer par tous les rangs des vice-amiraux de la « bleue », de la « blanche » et de la « rouge » ; de même pour devenir amiral de la « rouge ». Les divers bâtiments portaient le pavillon de la couleur du commandant en chef ; aujourd'hui ces distinctions n'existent plus.

teur beaucoup plus que le guindant de la flèche de caca-tois — avec sa coque ramassée, qui, vue de certaine position, ressemblait à une tour, ses bas mâts si courts qu'on eut dit qu'il n'y avait qu'à étendre le bras pour toucher à ses basses vergues, sa figure, une grande dame avec une robe blanche à paniers, un corsage bleu-ciel très décolleté, des cheveux que le peintre avait peut-être voulu faire blonds, mais qui étaient jaunes, des joues enluminées en vermillon et des dents... britanniques, ne pouvait pas soutenir la comparaison avec le *Montebello*, qui portait, du reste, 16 bouches à feu de plus (1). Ce n'était que du *Généreux*, qui avait conservé dans ses œuvres mortes les installations archaïques avec lesquelles il était sorti de Cherbourg quelques années auparavant, que s'approchaient les autres vaisseaux anglais, et encore de loin, surtout le *Benbow* et le *Bellisle*, avec leur pou-laine abaissée au niveau de leur batterie haute, et leur-poupe étroite, enhuchée, montant presque jusqu'au tiers de leur mât d'artimon; mais quoi qu'il en soit, il est

Le pavillon *rouge*, le pavillon national, est attribué aux navires de commerce, le *blanc* aux bâtiments de guerre, le *bleu* au service diplomatique. Des associations, des *Clubs* de yachts de plaisance arborent, suivant leurs statuts, les pavillons rouges, blancs ou bleus, mais toujours distingués par quelque signe, une couronne, un écusson, etc. Quelques yachts ordinairement des Irlandais, ont des pavillons dont le champ est vert, mais où, comme dans tous les pavillons anglais : le yacht de l'union occupe le coin supérieur, à la gaine.

(1) Je ne saurais dire le plaisir que j'éprouvai en revoyant le vénérable vaisseau plus de 25 ans après à Hong-Kong, bien déchu il est vrai, à l'état de ponton, de *reniving ship*, mais la princesse, qui faisait l'ornement de sa guibre, était toujours aussi bien enluminée!

probable que si un combat avait eu lieu entre les deux flottes, sur les eaux de la baie de Besika, il y aurait eu une forte *casse* des deux côtés.

Dans la première quinzaine d'octobre, la *Belle-Poule* reçut l'ordre de se rendre à Constantinople, ce que tout le monde à bord désirait ardemment. La dernière fois que j'allai à terre à Besika, ce fut pour rendre les derniers devoirs à un pauvre garçon, le distributeur, qui était mort par accident, ayant reçu sur la tête, dans sa cambuse, un bidon plein, ce qui avait déterminé une congestion cérébrale. On l'inhuma auprès d'un des *tumuli* du cap Sigée ; un des canotiers, un vieux Breton, qui parlait à peine français, fit une prière sur sa tombe ; n'y avait-il pas là matière à réflexion ? Un vieux matelot récitant des prières en bas-breton au pied du tombeau d'Achille, sur la fosse d'un cambusier !

Nous mîmes sous voiles le 14 octobre, mais avec le vent de nord-est, tout ce que nous pûmes faire, ce fut d'atteindre, le soir, le mouillage du Château-d'Europe qui, avec un ouvrage pareil sur la côte d'Asie, défend l'entrée des Dardanelles. Le lendemain matin, nous vîmes mouiller sur la côte d'Asie, vis-à-vis l'endroit appelé les *Taches Blanches* ; un officier alla porter au commandant du Château-d'Asie le firman qui nous autorisait à passer le détroit.

Vers sept heures du soir, au moment où commence le calme, le *Papin* nous prit à la remorque pour nous faire franchir la partie la plus étroite que la force du courant ne permet de passer qu'avec un bon vent sous-vergues ; mais les 160 chevaux de ce vapeur ne pouvaient nous imprimer qu'une faible vitesse, si faible que ce ne fut guère que la sonde qui nous montra, peu de temps après l'appar-

reillage, que nous étions échoués, par suite d'un mauvais calcul de son pilote. Il faisait calme plat, on n'avait pas ressenti la moindre secousse. Le *Papin*, poussant ses feux autant que possible, essaya vainement de nous faire franchir ce mauvais pas, mais ses efforts n'aboutirent qu'à faire casser les remorques. La plus forte de nos ancres à jet fut alors élongée par l'arrière, pour essayer de nous retirer par où nous étions venus ; pour alléger le bâtiment presque toutes les caisses à eau furent vidées, les embarcations mises à la mer, les voiles du grand mât établies pour profiter d'une légère brise venant de l'avant : tout cela fut encore insuffisant ; sous l'effort du cabestan, le grelin, — un grelin de 14 pouces, — cassa comme un fil. L'ancre à jet fut remplacée par une des grosses ancres, avec un câble, mais les efforts de tout l'équipage n'eurent d'autre résultat que de faire labourer le fond à l'ancre, sans que la frégate bougeât. Le *Papin* s'accosta le long du bord, pour recevoir nos caronades, un des cables-chaines fut filé à la mer, l'équipage se remit au cabestan, et à dix heures du matin, nous étions à flot, mouillés par dix brasses.

Une fois la chaîne et les ancres repêchées, les caronades à leur place, tout remis en ordre, nous fîmes une nouvelle tentative qui ne servit qu'à nous amener sur la côte d'Europe, presque en face de l'endroit que nous venions de quitter. Le vent, toujours contraire, fraîchissait de plus en plus, il fallait se résigner à attendre qu'il changeât. Quelques jours après, le vapeur le *Lavoisier* passa près de nous, portant l'ambassadeur de France à Constantinople. Il fut convenu qu'il reviendrait nous prendre. Le *Lavoisier*, avec ses 220 chevaux, était un des puissants steamers d'alors ; c'était bien le diable si, aidé par

le *Papin*, — pourvu qu'il ne fît pas trop de vent, — il ne nous faisait pas remonter le courant. En attendant son retour, nous pûmes faire quelques bonnes promenades dans la campagne, jusqu'au deux châteaux qui croisent leurs feux à la partie la plus resserrée du détroit, où deux villages assez misérables remplacent Sestos et Abydos. Les deux châteaux n'étaient non plus que deux méchantes bicoques, mais, à côté d'eux, des batteries plus modernes ne laissaient pas que d'avoir un air très respectable.

Le *Lavoisier* revint le 27, à huit heures du soir, il nous prit à la remorque, le *Papin* s'attela devant lui, et, favorisés par un calme plat, nous eûmes bientôt franchi le détroit. Le calme continua toute la journée du lendemain dans la mer Marmara, et dans la nuit nous laissâmes tomber l'ancre à l'entrée du Bosphore. Le 29, au point du jour, notre *attelage* nous reprit pour nous conduire à 10 milles au-delà de Constantinople, à Thérapia, où il nous était plus facile de remplir les caisses à eau qui avaient été vidées lors de l'échouage. Le temps était merveilleusement beau. On ne doit pas attendre de moi la description du Bosphore, elle a été faite bien des fois par de brillants écrivains, tout ce que je dirai, c'est que l'impression que j'éprouvai n'est pas encore effacée, quoique quarante-quatre années se soient écoulées depuis lors. Grâce à nos deux remorqueurs, on n'était pas distrait par la manœuvre du bâtiment ; on n'avait qu'à regarder, on n'avait pas assez d'yeux pour le spectacle grandiose qui se déroulait devant nous à mesure que nous avançons ; le château des Sept-Tours, Sainte-Sophie, les minarets, d'où s'élevaient les voix des muezzins appelant les croyants à la prière, la tour du Séraskier, Pera,

Galata, Scutari, cent autres lieux dont mes lectures m'avaient rendu les noms familiers, étaient là sous mes yeux, doucement estompés par le léger brouillard du matin; je me demandais si je n'étais pas le jouet d'un beau rêve, le cœur me battait ! Il faut dire que j'avais à peine dix-huit ans, et que, Dieu merci, à cet âge, on n'est pas encore blasé.

En passant tout près de la pointe du Sérail, nous fîmes trois salves de toute notre artillerie qui dûrent, très probablement, donner de l'ouvrage aux vitriers de Sa Hautesse, vu que la partie du palais qui borde la mer présente une suite continue de vastes galeries vitrées.

Cependant la grande ville commençait à s'éveiller; une nombreuse population se répandait sur les rives; d'innombrables embarcations, des *Caïques*, conduites par un batelier au costume élégant, allaient d'un côté à l'autre du Bosphore que descendaient des navires se laissant dériver au courant, tandis que d'autres le remontaient péniblement halés à la cordelle, et ce n'était pas sans difficulté qu'ils réussissaient à franchir la partie la plus étroite du canal, là où s'élèvent, de chaque côté, deux vieux châteaux qui, à maintes reprises ont joué un rôle important dans l'histoire de Constantinople.

A onze heures du matin, nous jetâmes l'ancre devant Therapia. La chaloupe et le grand canot furent immédiatement envoyés pour faire de l'eau à la côte d'Asie; rien de charmant comme l'aiguade : Une jolie fontaine, abritée par une élégante coupole sous laquelle s'était installé un café turc. La ville de Thérapia est située dans un enfoncement de la rive européenne; c'est la résidence des représentants de la plupart des puissances; aussi, pendant le temps que nous y passâmes, ce ne furent que visites

et saluts d'artillerie: ne mettra-t-on pas de côté, une bonne fois, ces politesses bruyantes ?

Le 31 octobre, nos caisses à eau remplies d'eau excellente, et une jolie brise venant du nord, nous mîmes sous voiles, dans l'après-midi, pour redescendre le Bosphore, mais peu de temps après il nous fallut mettre en panne pour recevoir la visite de Reschid-Pachà, ministre des affaires étrangères du Sultan. A cinq heures du soir, nous mouillions près du stationnaire français, le brig *l'Argus*, dans la *Corne d'Or*, sans contredit un des plus beaux ports naturels qu'il y ait au monde. Il n'y avait, pour le moment, en fait de bâtiments de guerre, qu'un grand brig autrichien.

Notre séjour à Constantinople fut de près d'un mois, un mois bien employé. Ce n'était alors que très rarement que les bâtiments de guerre, des diverses nations, y venaient; aussi fallait-il voir comme nous profitons de l'occasion qui s'offrait à nous, de visiter cette ville qui, à cette époque-là, avait une physionomie si différente de celle des villes de l'Occident. Avec sa bienveillance innée, notre commandant, pour ne pas entraver nos désirs, pour que chacun eût plus de liberté, plus de temps à soi, avait à peu près suspendu tous les exercices, et de plus, il était trop heureux de faire profiter les officiers et les élèves des bénéfices que lui conféraient sa haute position sociale, pour visiter des lieux alors ordinairement interdits aux Européens, les Mosquées, les Palais, etc.

Constantinople a été cent fois décrite; une description de plus serait inutile, et probablement celle que je donnerais serait très inférieure à celles qu'on a déjà, et peut-être inexacte. — Je ne suis jamais retourné dans la capitale de la Turquie; je ne sais pas si elle a changé

depuis quarante-quatre ans; on m'a affirmé que oui... tant mieux, ou... tant pis : cela dépend du point de vue où l'on se place. Il est certain qu'en 1839 les gens qui aimaient l'ordre, la régularité, devaient se contenter du splendide panorama de la grande ville vue de loin, sous peine d'être cruellement désillusionnés en mettant le pied dans ses ruelles étroites et fangeuses, bordées de maisons, la plupart en bois, informes, vermoulues, véritables *châteaux-branlants* qui ne semblaient tenir debout que parce qu'ils se soutenaient réciproquement. La nuit, peu ou plutôt point d'éclairage, dans ces rues où, du reste, les passants étaient rares, les passants humains, du moins, car elles étaient alors le domaine incontesté de bandes de chiens errants, galeux, pelés, ayant beaucoup plus l'aspect de chacals que de chiens; la rencontre de ces animaux affamés ne laissait pas que de causer une impression déplaisante. Les Mosquées étaient à peu près les seuls édifices bâtis en pierres, aussi les incendies étaient-ils pour les habitants un spectacle assez fréquent. Les palais, qui de loin éblouissaient par leur magnificence, laissaient voir de près, sous la peinture écaillée qui les recouvrait mal, les planches avec lesquelles ils étaient construits.

Dans tout cela, beaucoup de choses assez laides, très laides même, mais que de pittoresque, que de couleur locale ! Flânons, par exemple, pendant quelques instants dans le *bazar* qui forme une ville, d'une étendue déjà respectable, au milieu de la grande ville. Quel mélange de races, quel bariolage, quel salmigondis de costumes ! Le vêtement étriqué des Francs n'y était heureusement pas très commun, et encore les porteurs remplaçaient-ils, pour la plupart, le chapeau-tromblon par le *fes* rouge des

Orientaux. Pas très commune non plus l'horrible *stamboulins*, alors portée à peu près uniquement par les fonctionnaires auxquels le sultan Mahmoud II, qui venait de mourir, l'avait imposée, et dont le modèle semble avoir été pris sur la soutanelle des ministres anglicans. Autrement beaux, autrement majestueux étaient les Turcs de la vieille roche, avec leur grande barbe, leur turban, leurs vêtements flottants. Voici des Grecs avec la guêtre homérique, la veste soutachée, également rouge, serrés à la taille par l'élégante *fustanelle*; d'autres Grecs, — ceux-ci des marins de l'Archipel, — rappelant par leur costume certains paysans de la Basse-Bretagne; des Persans en longue robe, au bonnet d'astrakan en forme de pain de sucre; des Arméniens aux longues moustaches, à la tête rasée, couverte d'un chapeau évasé par le haut, qui ressemble à une marmite renversée, vêtus d'une robe grise tombant sur des bottines rouges et d'un manteau noir ouvert sur les côtés; — une grande partie des boutiques sont occupées par eux — des Juifs, reconnaissables à leurs longs cheveux, à leur longue robe noire, leur petit turban gris, leurs babouches violettes. Ajoutez à tout ce monde des Tcherkesses, des Kurdes, des Bulgares, des Arabes, des nègres, etc., tout cela se pressant, s'agitant dans les ruelles étroites et voûtées du bazar, et vous vous ferez une idée du mouvant kaléïdoscope qu'il présente au flâneur.

Dans cette foule, peu de femmes, peu ou point de Turques, mais quelques Juives ou quelques Grecques, ces dernières avec la coiffure élégante, le *taktiko*, qui consiste en une natte de cheveux noirs tressés en turban autour d'une petite calotte rouge à gland d'or, posée un peu en arrière. Si l'on voulait voir de beaux échantil-

lons de la race grecque, il fallait pousser jusqu'au faubourg de San-Dimitri, habité entièrement par des familles grecques. Dans l'après-midi, on rencontrait sur les places, se faisant doucement traîner en *araba*, sorte de chars-à-bancs recouverts, des femmes appartenant à la haute société turque, mais, depuis la mort de Mahmoud, ces promenades commençaient à être vues d'un mauvais œil ; les rigides Musulmans ne pardonnaient guère au dernier empereur les réformes dans le costume et quelques détails de civilisation franque introduits dans l'empire, mais ce n'était rien en comparaison du scandale causé par des femmes se promenant en public, le visage de plus en plus découvert. C'était ordinairement dans les cimetières que l'on rencontrait les femmes turques appartenant au commun de la population, enpaquetées dans le *feredjé*, le haut et le bas de la figure couverts de bandeaux d'étoffe blanche qui ne laissaient voir que très peu de leur carnation cireuse, étiolée, et des yeux en amande, le tout bien loin de constituer un ensemble gracieux ; avec leur démarche que leur chaussure — des espèces de bottes en cuir jaune, et par dessus des babouches très lâches de la même couleur — rendait inévitablement très lente ; on eût dit des spectres circulant au milieu des tombeaux. Quand nous passions à côté de ces femmes, elles fixaient sur nous leurs longs yeux noirs, mais ces regards n'avaient rien d'aimable, et il n'est pas probable que les quelques mots qui les accompagnaient — heureusement, nous ne comprenions pas — fussent des compliments à l'adresse des « infidèles. »

En général, les Turcs sont très tolérants en matière religieuse, cependant, — même encore à cette époque — il ne fallait pas compter sur cette tolérance, mais agir

avec discrétion et éviter de froisser l'opinion publique ; ainsi, il arriva à M. L... de se trouver dans une situation qui aurait pu tourner tragiquement, un jour que, sans prévenir personne, il s'était installé, avec tout son attirail, à faire un croquis de Sainte-Sophie. Des gamins, attirés par la curiosité, s'étaient d'abord groupés autour de lui ; aux gamins étaient venus se joindre des hommes de tout âge ; on avait commencé par rire, puis on lançait à l'artiste des plaisanteries qu'il ne comprenait pas, mais qui devaient avoir beaucoup de sel, à juger par les rires de la galerie ; au bout de peu de temps, on ne se contenta plus de rire, on jeta de la poussière et des petits cailloux sur sa toile, à mesure qu'il y étendait la couleur ; M. L... voulut se fâcher, alors ce fut bien pis, et il vit qu'il n'avait qu'une chose à faire : plier bagage et filer au plus vite ; mais la foule, excitée par une sorte de sacristain de la mosquée, ne l'entendait pas ainsi ; des plaisanteries, elle était passée aux menaces et allait peut-être en venir aux voies de fait, lorsqu'une chance heureuse amena sur les lieux quelques officiers de la *Belle-Poule*, escortés par des *kavas* de la Légation de France. Le chef de l'escorte vit du premier coup d'œil de quoi il retournait, et quelques coups de bâton à tort et à travers, eurent bien vite dispersé le rassemblement ; mais ce qui n'était pas le moins curieux, c'était de voir l'individu qui avait ameuté cette canaille, se joindre à la police pour taper dessus, encore plus fort qu'elle.

J'eus plusieurs fois l'occasion de me trouver sur le passage du jeune sultan Abd-ul-Medjid, quand il se rendait à la Mosquée le vendredi, ou quand il allait s'embarquer pour aller au kiosque du « *Taux-Douille* », sur la rive asiatique du Bosphore. En ce cas, quand le Caïque impé-

rial traversait la Corne d'Or, les bâtiments de guerre de toute nation (la corvette anglaise la *Dido* était venue mouiller près de nous) saluaient de leur artillerie, les hommes debout sur les vergues. Quand il passait dans les rues de la ville, le sultan était à cheval, suivi d'un cortège de grands fonctionnaires dont le costume uniforme, la stambouline, n'avait rien des « pompes orientales » ; l'un d'eux, qui venait immédiatement après le sultan, était chargé de recevoir les placets que remettaient au prince des individus se détachant de la foule, rangée sur son passage, silencieuse, mais dans une attitude pleine de respect. Abd-ul-Medjid, il faut en convenir, avec sa redingote étriquée qui faisait ressortir ses membres grêles, sa figure fatiguée, à laquelle le serre-tête blanc qui débordait sous le fez donnait un air maladif, ne répondait guère à l'idée qu'on aurait pu se faire du « *Grand Turc* » : Mahomet II, par exemple, devait certainement avoir un autre aspect. Les brillants cavaliers que Kara-Moustapha avait amenés, il y a deux cents ans, sous les murs de Vienne où Sobieski les arrêta, avaient sans doute aussi une autre tournure que les fantassins qui servaient d'escorte au cortège, et qu'on avait la prétention de regarder comme des troupes organisées à l'européenne, parce qu'ils étaient empaquetés dans des vestes et des pantalons mal taillés dans du gros drap brun, et chaussés de lourds souliers dont beaucoup faisaient des babouches en repliant le quartier sous le talon, ce qui nuisait considérablement à la régularité de la marche en corps. Tous ces soldats étaient très jeunes, des adolescents appelés à remplacer l'armée détruite, au mois de juin précédent, par Ibrahim-Pacha, à la bataille de Nézib ; mais, tout grotesques qu'ils paraissaient, était-il juste de les juger sur

l'apparence quand on a vu, il n'y a que peu d'années, à la défense de Plewna, de quoi étaient capables leurs pareils en fait de bravoure et d'héroïque résignation à supporter toutes les privations ?

Le 8 novembre, le prince de Joinville, emmenant avec lui quelques officiers de la frégate, partit sur un paquebot autrichien pour Sinope et Trébizonde. Pendant son absence, dans la nuit du 9 au 10, un violent incendie éclata dans le quartier de Top-Kana. Une partie de l'équipage fut envoyée avec les pompes; on se rendit maître du feu avant le jour, mais non sans que l'incendie eût fait de grands dégâts; ces vieilles maisons de bois avaient brûlé comme de la paille; et il avait fallu en abattre un grand nombre pour isoler le foyer. A cela nos matelots s'entendaient parfaitement; on passait un anspet en travers de la porte ou d'une fenêtre; un *cartahu* était amarré au milieu; une centaine d'hommes se rangeaient dessus, les bras bien tendus, et au coup de sifflet du maître d'équipage, tous faisant ensemble un effort saccadé, en deux ou trois coups la maison venait bas: ce n'était pas plus difficile que cela. Les habitants avaient l'air d'en prendre fatalement leur parti; et dans l'après-midi, tous ces braves gens étaient tranquillement assis sur les tapis qu'ils avaient pu sauver, fumant paisiblement leurs chibouques sur les débris de leurs demeures.

Après le retour du commandant, nous allâmes mouiller dans le Bosphore pour être plus en appareillage pour notre départ. Le 24 novembre, le vent de sud modéré qui régnait depuis plusieurs jours, se mit à souffler par violentes rafales accompagnées de pluie. Un brig de commerce, mouillé devant nous, faillit nous aborder; ses ancres, en chassant s'engagèrent dans nos chaînes; il

fallut un long et pénible travail pour les dégager. Le 26, la brise revint au nord, et à trois heures de l'après-midi, nous quitions Constantinople. Poussés par une jolie brise, nous donnions dans les Dardanelles 24 heures après; le soir, pris par le calme, nous laissions tomber l'ancre à la pointe *Nagara* auprès d'une corvette turque. Le 29 au matin, quoique la brise fut du sud-ouest, tout à fait contraire par conséquent, nous appareillâmes, le courant nous permettant de louvoyer avec succès et de gagner dans la soirée le mouillage des *Taches blanches*. Les jours suivants nous eûmes du calme, mais le courant nous mena jusqu'à Ténédos où la brise se fit de nouveau; malheureusement elle n'était pas des plus favorables; au sud de Mételin, nous trouvâmes du vent très frais et la mer assez grosse, en sorte que ce ne fut que le 2 décembre que nous pûmes atteindre, dans le golfe de Smyrne, les îles d'Ourlac où étaient à l'ancre l'escadre anglaise et une partie de la nôtre. Après avoir échangé des signaux avec le *Montebello*, nous fîmes route pour Symrne où nous arrivâmes à quatre heures du soir. Il y avait sur rade l'*Iéna*, le *Triton*, le *Trident*, le *Jupiter*, le *Généreux* et l'*Hercule*, le brig le *Bougainville*, les vapeurs le *Lavoisier* et le *Papin*, et une division autrichienne, aux ordres du contre-amiral Bandiéra, composée de deux frégates et de quelques petits bâtiments.

Notre séjour à Smyrne fut de courte durée; j'eus cependant le temps de voir assez bien cette ville, réputée avec raison comme une des plus agréables du Levant, mais, pour nous, elle avait le tort de recevoir notre visite après Constantinople. Elle s'élève en amphithéâtre au fond de la baie, au pied d'une colline, que couronnent les ruines d'un château fort. La ville turque, située à

droite, se reconnaît à ses petites maisons rougeâtres pressées les unes contre les autres. Des édifices plus élégants, les pavillons des nombreux consuls, indiquent le quartier franc qui occupe la gauche, au bord de la mer. L'intérieur de la ville est mieux que l'intérieur de Constantinople ; en général, les rues sont plus larges et beaucoup d'entre elles sont pavées. Le château a été bâti au XIII^e siècle par Jean Ducas Vatace, gendre de l'empereur de Nicée, Théodore Lascaris. A droite de la porte d'entrée, on voit, appliquée contre la muraille, une tête gigantesque de femme, en marbre blanc, dans laquelle les érudits veulent voir un souvenir de l'Amazone qui aurait fondé Smyrne. Je pus faire quelques courtes excursions dans la campagne, en commençant par le *Pont des Caravanes*. Ce fameux pont, dont ont parlé tous les voyageurs, n'est à vrai dire qu'une mauvaise arche jetée sur un ruisseau, dont tout le mérite est de prétendre au nom de Méléès. — On sait qu'Homère était appelé *Mélésigène*. — Les deux grands *champs des morts*, qui avoisinent le pont, méritent d'attirer l'attention, et la vue des caravanes est intéressante pour un nouveau débarqué en Orient ; rien n'est plus drôle que le spectacle du chameelier fumant sa chibouque, assis sur un tout petit âne, qui remorque une vingtaine de chameaux attachés à la file et marchant d'un pas grave. La rencontre de ces quadrupèdes dans les rues étroites de la ville, n'est pas toujours agréable pour les passants ; M. L... en fit l'expérience à ses dépens. Un jour un chameau lui enleva son chapeau de paille, prenant sans doute pour une botte de foin cette coiffure peu de saison. Il paraît que ces sortes d'accidents arrivent souvent et que parfois on ne s'en tire pas uniquement par la perte du chapeau ; on cite l'exemple

d'individus mordus cruellement à la tête. Ces histoires sont-elles vraies ? Je ne fais que répéter ce que j'ai ouï dire.

Le 5 décembre, l'escadre, à l'exception du *Généreux* et de l'*Hercule*, partit pour les îles d'Orluc. La *Belle-Poule* et le *Triton* étaient rappelés en France ; aussi nous ne restâmes que trois jours. à ce mouillage, encore moins amusant que celui de Besika, et où, par-dessus le marché, nous n'eûmes que du mauvais temps. Le dimanche, 8 décembre, nous mîmes sous voiles avec le *Triton*, par une grande brise du nord-est ; toute la journée nous louvoyâmes pour doubler le cap Kara-Bournou. Une fois rendus là, le vent était bon, le lendemain nous sortions de l'archipel, après avoir suivi la même route que lors de notre arrivée. La marche inférieure du *Triton*, dans les eaux duquel nous nous tenions, — nous étions sous ses ordres, — nous causait beaucoup de retard.

Le 12, le vent, favorable jusqu'alors, nous abandonna en vue de la Sicile, aux environs du cap Sainte-Marie. Les jours suivants, nous louvoyâmes pour donner dans le passage entre la Sicile et la Sardaigne ; profitant de toutes les variations du vent, le 20, nous avions atteint l'extrémité nord de la Corse. Derrière nous Bastia, écrasée par une haute montagne noire, dont le sommet, couvert de neige, étincelait au soleil ; à droite, l'île d'Elbe, Capraia, Monte-Christo, et par-delà, la côte de Piombino et le rideau neigeux des Apennins. Le 21, poussés par une petite brise du sud, nous vîmes la côte de Provence, aux environs d'Antibes. Le lendemain, le calme nous retint toute la journée au milieu des îles d'Hyères ; sur les huit heures, il se fit une petite brise de sud-est, avec laquelle nous gagnâmes la grande rade de Toulon.

A onze heures et demie du soir, nous laissions tomber l'ancre dans l'anse du Lazaret, où nous en avions pour nos *trente* jours ; c'était alors la règle pour les provenances du Levant, surtout de Constantinople, qu'on fût pestiféré ou bien portant, et, si depuis on a apporté des adoucissements à cette règle, quelques restrictions à son application, ce n'a pas été la faute des braves fournisseurs de provisions, sous les fourches caudines desquels les malheureux en quarantaine étaient bien obligés de passer.

J'ai laissé la *Belle-Poule* en quarantaine au lazaret de Toulon. Quand, au bout d'un mois, la commission sanitaire nous eût rendu la liberté, la frégate vint mouiller en petite rade. On commençait à constituer l'*Escadre de Réserve*, commandée par le vice-amiral Ducampe de Rosamel, dont le pavillon flottait sur le vaisseau à trois-ponts l'*Océan* (1), récemment arrivé de Brest, et sous les ordres duquel se rangeaient successivement le *Neptune*, le *Scipion*, l'*Alger*, le *Marengo* et le *Triton* ; la *Belle-Poule* restée sous le commandement de M. Charner — le Prince de Joinville était parti pour Paris après la levée de la quarantaine — fut également attachée à l'escadre. Quelques-uns de ces bâtiments partirent à différentes dates pour le levant, afin de prendre la place de quelques-uns de ceux que nous y avions laissés, et qui étaient rappelés en France. Parfois un vaisseau ou deux étaient provisoirement

(1) L'*Océan*, construit vers 1789, avait d'abord figuré sur les listes de la marine sous le nom des « *Etats de Bourgogne* » ; à la Révolution, il fut appelé la « *Montagne* », et c'est sous ce nom qu'il figura au combat du 13 prairial (1^{er} janvier 1794), monté par l'amiral Villaret de Joyeuse.

employés à porter des troupes en Algérie quand les vapeurs, destinés spécialement à ce service, ne suffisaient pas. Cette réunion de grands bâtiments donnait une grande animation à la rade de Toulon, déjà si vivante en temps ordinaire par les vapeurs employés aux transports en Algérie, et par les navires de toutes classes, frégates, corvettes, brigs, gabares, partant pour des missions particulières ou revenant de campagne. La ville n'était pas moins animée que la rade, mais, en somme, je m'ennuyais profondément, j'avais hâte de me revoir à la mer.

Il y avait déjà plusieurs mois que durait cette existence monotone, uniquement variée par des exercices revenant avec une périodicité désolante; rien n'en faisait prévoir la fin, lorsque la rumeur publique et les journaux vinrent nous apprendre une grosse nouvelle pour nous. Le 12 mai 1840, M. de Rémusat, ministre de l'Intérieur, avait fait part à la Chambre des Députés d'une communication du gouvernement : le roi donnait l'ordre au prince de Joinville de se rendre avec la *Belle-Poule* à l'île Sainte-Hélène pour en rapporter les restes mortels de l'empereur Napoléon. Tout était convenu avec le gouvernement anglais. Aussitôt la Chambre vota par acclamation le crédit spécial d'un million, demandé par le gouvernement.

Inutile de dire que cette nouvelle fut accueillie à bord de la *Belle-Poule* avec enthousiasme. Sauf de rares exceptions, on ne demandait, à bord, qu'à partir pour n'importe où, et devant nous s'ouvrait la perspective d'une campagne qui sortait de l'ordinaire, et laisserait des souvenirs aux plus indifférents.

Quelques jours après, l'avis officiel de notre départ fut donné au port. La corvette à batterie barbette la *Favorite*, commandée par M. le capitaine de corvette Guyet,

devait accompagner la *Belle-Poule*. Il y avait à faire à cette dernière diverses installations en raison de la nature de sa mission ; il fallait disposer un emplacement pour recevoir le cercueil de l'empereur et construire des logements pour les personnes annoncées comme devant faire le voyage. Quoique ce fût un navire *princier*, — peut-être même à cause de cela, — le luxe était banni de la *Belle-Poule*. C'était un sévère bâtiment de guerre dans toute l'acception du mot. Sa batterie, dégagée de bout en bout, n'était pas barrée à l'arrière, comme sur les autres frégates par des cloisons transversales isolant la salle à manger et le salon du commandant, un simple rideau de percaline rouge, le plus souvent relevé, en tenait lieu. Une table, deux consoles et quelques chaises que, pendant les exercices, on descendait dans l'entrepont, composaient tout l'ameublement. Un petit escalier, appliqué contre le tableau, servait à communiquer de cette salle à manger, digne de Sparte, à la dunette qui constituait le logement du commandant, logement des plus simples, où l'on ne voyait, en dehors des meubles absolument indispensables, qu'un petit piano ; pour tout ornement, un portrait du roi et un portrait de la reine ; pas de chambre à coucher, pas de lit, seulement un cadre, décroché pendant le jour et dissimulé alors derrière un rideau ou dans une des *bouteilles*, qui servait de salle de bain et de cabinet de toilette. Au lieu d'avoir, comme toutes les frégates, une ligne de batterie blanche, la *Belle-Poule* avait, depuis son premier armement, sa coque entièrement peinte en noir (1) ; cette peinture sévère convenait en tout point

(1) La corvette la *Créole*, que le prince de Joinville commandait pendant l'expédition du Mexique (1838-39), était également peinte

pour la mission qui lui incombait ; aussi, la *Favorite*, pour se mettre à notre unisson, s'empressa-t-elle d'effacer sa ligne de batterie. Pour le voyage à Sainte-Hélène, six chambres furent construites à l'arrière de la batterie, éclairées chacune par un sabord ; les canons avaient été démontés, amarrés en long contre la muraille, et par-dessus on avait bâti des couchettes ; une cloison isolait l'arrière de la batterie de manière à faire une salle à manger, tout cela aussi simple que possible, fait avec de la toile à voiles et des montants en bois.

La chapelle, destinée à recevoir le cercueil impérial, avait été disposée dans l'entrepont, à l'avant du carré des officiers, sur l'emplacement occupé à bord des frégates par les *chambres noires* et l'office. Elle avait environ 14 pieds de long sur 11 de large ; toute son ornementation était velours noir et argent. L'autel s'élevait à l'arrière. L'éclairage consistait en 52 bougies, supportées par quatre ifs, entre lesquels étaient suspendues des cassolettes pour l'encens. A l'arrière et à l'avant des portes doubles s'ouvraient sur le carré des officiers et sur l'entrepont.

Le port de Toulon avait disposé un cénotaphe, parsemé d'abeilles d'or, surmonté du chiffre, de la couronne et du globe impérial : sur les quatre faces, des emblèmes divers rappelaient les grandes choses de l'empire ; mais il

entièrement en noir et n'était pas plus luxueusement installée que la *Belle-Poule*. Cependant, on avait fait un peu de luxe sur cette dernière ; ainsi, pendant notre séjour à Constantinople, où il y avait des ouvriers doreurs très habiles, le prince avait fait dorer (à ses frais, bien entendu) le buste qui était tout simplement peint en blanc, et, depuis notre retour à Toulon, un balcon avait été établi à la hauteur des fenêtres de la dunette,

fallut renoncer à s'en servir. Les mesures, données par Paris, étaient inexactes; un cercueil d'ébène, envoyé de Paris, se trouva trop grand pour entrer dans le cénotaphe, et, pendant la traversée de retour, le cercueil demeura seul, recouvert d'un drap mortuaire de velours noir, bordé d'un galon d'or et traversé par une large croix de satin blanc.

Le 22 juin, sur l'invitation de M. l'abbé Coquereau, désigné comme aumônier de l'expédition et arrivé depuis quelques jours, Mgr Michel, évêque de Fréjus, qui se trouvait alors en tournée épiscopale à Toulon, vint consacrer solennellement la chapelle.

Les personnes désignées pour faire partie de l'expédition, outre M. le comte de Rohan-Chabot, commissaire du roi, étaient les anciens compagnons d'exil de Napoléon : MM. le général Bertrand, accompagné de son plus jeune fils, Arthur, né à Sainte-Hélène, le général Gourgaud, Emmanuel de Las-Cases, député, Marchand, premier valet de chambre de l'empereur et l'un de ses exécuteurs testamentaires, quatre autres de ses serviteurs, MM. Noverraz, Pierron, Archambaud et Saint-Denis. Ces derniers furent logés dans le poste des chirurgiens qui passèrent dans celui des élèves où la pharmacie fut installée. Un autre serviteur de Napoléon, M. Coursot, n'avait pas été compris dans le personnel de la mission, faute de place probablement, peut-être parce qu'il était à Sainte-Hélène dans une situation inférieure à celle des autres, n'approchant pas la personne de l'empereur, mais simplement employé à l'office ou à la cuisine; ne pouvant pas se résigner à ne pas en faire partie, il avait fait des pieds et des mains, et avait réussi à se faire embarquer sur la *Belle-Poule* comme domestique du général Bertrand.

C'était du dévouement, car il ne faut pas oublier que Coursot n'était plus un jeune homme, et que de même que Saint-Denis, Pierron, Noverraz et Archambaud, c'était alors un bourgeois de Paris, habitué, depuis près de vingt ans, à un bien-être que n'offraient guère à ceux-ci le poste étroit des chirurgiens, et encore bien moins à celui-là la vie à camp volant, un hamac assujetti aux heures du branle-bas pour chambre à coucher.

Le commissaire du roi, les deux généraux, M. de Las-Cases et l'abbé Coquereau étaient logés dans les chambres construites dans la batterie. Les quatre premiers étaient admis à la table du commandant, l'abbé à celle des officiers, conformément aux anciens règlements sur les aumôniers de la marine. Avait-on craint que la situation occupée auprès de l'empereur par M. Marchand, pût éveiller la susceptibilité de quelqu'un des membres de la mission ? — pas celle du prince de Joinville, à coup sûr ; — en tout cas, on avait tourné la difficulté : M. Marchand était, en 1840, chef de bataillon dans la garde nationale de Paris ; en sa qualité d'officier supérieur, il avait été placé à bord de la *Favorite*, à la table du commandant.

Les deux bâtiments allèrent mouiller en grande rade pour être plus en appareillage. Le 6 juillet, le prince arriva à Toulon à sept heures du matin ; à huit heures, il était à bord de son navire, accompagné de son aide de camp, M. le capitaine de vaisseau Hernoux (1), et de son officier d'ordonnance, M. le lieutenant de vaisseau Touchard. Tout était prêt pour le départ ; on n'attendait plus que le commissaire du roi, retenu par la remise de ses

(1) M. Hernoux avait fait la précédente campagne de la *Belle-Poule* dans le levant.

instructions. Toute la journée du 7 s'était passée dans l'attente lorsqu'il arriva à 6 heures 1/2 du soir; une demi-heure après, — le temps d'embarquer des bagages — les deux bâtiments étaient sous voiles.

Par suite d'arrangements avec le gouvernement anglais, probablement pour donner le temps aux autorités de Sainte-Hélène de se préparer, notre traversée ne devait pas se faire tout d'un trait, mais être coupée par quelques relâches, Cadix, Madère, Ténériffe, et en dernier lieu le cap de Bonne-Espérance, d'où nous nous rabattrions sur Saint-Hélène. Plus tard cet itinéraire fut changé; la relâche de Bahia (Brésil) fut substituée à celle du Cap.

Rien d'extraordinaire dans les premiers jours de voyage; on put constater avec satisfaction que la marche de la *Favorite* n'était pas trop inférieure à celle de la *Belle-Poule*, et que, par conséquent, notre conserve ne nous causerait pas trop de retard (1) : en tout cas, ainsi qu'on vient de le voir, nous n'étions pas bien pressés.

Le 15 juillet, nous donnions sous toutes voiles dans le détroit de Gibraltar, poussés par une belle brise d'est qui nous faisait filer douze nœuds. Le 17 au matin, après avoir passé la nuit à petits bords en vue des feux, les deux bâtiments mouillaient à Cadix où était en station le brig le *Voltigeur*. Nous en repartions le 21, et le 24, au

(1) Cependant, il est un fait, dans la navigation de conserve, qu'on ne peut nier : s'est que, très souvent, le mauvais marcheur est presque aussi retardé que le bon. Cela peut paraître paradoxal, mais peut pourtant s'expliquer quand il s'agit de bâtiments à voiles. Une différence de quelques degrés dans la direction de la route, par suite une différence dans l'allure; l'orientation des voiles, peut avoir une grande influence sur la marche des navires; ce qui convient à l'un peut ne pas convenir à sa conserve.

point du jour, Madère nous apparaissait couverte au sommet de ces sombres nuages que Gonzalès Zarco et ses compagnons, en 1419, prirent d'abord pour la fumée d'un soupirail de l'enfer. A 7 heures 1/2 du matin, nous jetions l'ancre devant la ville de Funchal, à peu de distance de terre, par 45 brasses de fond. Tout aussitôt les deux navires furent entourées de petites barques du pays beaucoup plus commodes pour débarquer sur la plage de galets, où la houle brise toujours plus ou moins, que les grandes embarcations des bâtiments de guerre. Celles-ci sont obligées d'aller accoster à un débarcadère qui est derrière le fort d'*Ilheo*, à l'extrémité ouest de la baie, par conséquent à grande distance de la ville.

Funchal ne gagne pas à être vue de près ; ses maisons blanches, qui tranchent si bien sur la verdure, ne sont — du moins n'étaient alors, car je n'y suis pas retourné depuis — pour la plupart, que des masures dont on a masqué la grossière maçonnerie à force de badigeonnage. La ville est bâtie en amphithéâtre, les rues sont, en général, tortueuses, pavées de galets pointus, qui ne sont rien moins qu'agréables. Dans une de ces rues, nous fîmes la rencontre d'un des chariots en usage dans l'île : tout simplement une planche à laquelle était adaptée une flèche, où étaient attelées deux miniatures de bœufs.

On nous offrit à louer des chevaux pour aller visiter l'église de *Nossa senhora d'O Monte*, située, ainsi que son nom l'indique, dans la montagne qui domine la ville. Quelques minutes après, nous nous lançions à plein galop par des chemins à pic, pavés de fragments de lave plantés sur *can*, où nos quadrupèdes — qui pourtant ne payaient pas de mine — passaient sans broncher ; des coursiers d'Europe, plus fringants, se casseraient certai-

nement les jambes dans des chemins pareils. La manière dont nos guides s'y prenaient pour rester constamment auprès de nous vaut bien une mention : d'une main, ils se tenaient fortement à la queue du cheval, qu'ils fouettaient de l'autre, se faisant ainsi remorquer sans jamais lâcher prise.

Après avoir marché pendant une heure environ, tantôt sur descôteaux couverts de vignes disposées en terrasses, tantôt au fond de ravins délicieux, nous arrivâmes à une splendide habitation, un véritable paradis terrestre, appartenant à un Anglais qui, sans nous connaître, et, qui plus est, sans que nous lui eussions été présentés (!!), nous engagea à visiter son beau domaine et nous offrit des rafraîchissements de tout genre. De là, un temps de galop nous conduisit à l'église. Sa situation aux deux tiers de la montagne, au milieu d'un bosquet de magnifiques châtaigniers, la vue immense qu'on a de la plateforme qui sépare les deux clochers, font à peu près tout son mérite. La construction est mesquine, l'intérieur est nu, à moins qu'on ne compte quelques médiocres tableaux et les quelques ornements en or massif d'une petite madone, ornements peut-être d'une assez grande valeur intrinsèque, mais d'un goût douteux.

Je me demanderai toute ma vie, sans pouvoir trouver de réponse, ce qui a pu guider les habitants de Madère, où, pendant la plus grande partie de l'année, le soleil est brûlant, à adopter la coiffure que portent les deux sexes : une calotte de drap bleu surmontée d'une pointe longue de 18 ou 20 centimètres, ce qui fait l'effet d'un petit paratonnerre planté sur le derrière de la tête.

Notre départ de Madère, le 26 juillet de grand matin, fut marqué par un incident qui n'eut pas de suites fâ-

cheuses, mais qui peut faire voir comme quoi, dans la navigation, un rien, une chose en apparence futile, peut amener de véritables désastres. Nous sortions tout doucement de la baie, avec une petite brise de terre, — presque calme, — mais, au moment où nous vîmes à débouquer de la pointe qui la termine à l'est, nous fûmes accueillis par de fortes rafales qu'il fallut saluer en carguant vivement les voiles hautes, en arrisant les huniers et, bref, tout ce qu'on fait en pareil cas. Une fois hors de l'influence immédiate de la pointe, les rafales diminuèrent de violences et firent place à une brise régulière, mais toutefois assez forte pour qu'on fût obligé de prendre deux ris dans les huniers. La *Favorite* était en ce moment à petite distance devant nous ; son commandant et la plupart des officiers étaient sur la dunette, regardant la *Belle-Poule*, faisant de grands gestes avec leurs chapeaux, nous criant quelque chose, mais la force du vent empêchait qu'on entendît, à bord de la frégate, ce qu'ils disaient. La vue de deux chapeaux de paille passant le long du bord, fit venir assez naturellement à l'idée que deux hommes avaient pu tomber à la mer de la mâture pendant qu'on prenait les ris, ou peut-être deux calfats qui étaient occupés à *taper* les écubiers. Les deux bouées de sauvetage furent jetées à l'eau ; dès que les hommes furent rentrés de dessus les vergues, on mit en panne pendant qu'on disposait tout pour mettre les canots de côté à la mer, ce que l'état de celle-ci permettait de faire sans trop de danger. J'étais en ce moment dans la grand'hune, et, les gabiers et moi, nous avions beau interroger l'horizon, nous ne voyions rien : les malheureux tombés à l'eau auraient-ils coulé sur-le-champ ? La *Favorite* avait mis en panne également ; son état-major était toujours sur la dunette, tous gesticu-

lant de plus en plus. Tout d'un coup, on comprit de quoi il s'agissait, quand on vit une épaisse fumée envelopper l'avant du navire : nous avions le feu dans la poulaine ! Quelques seaux d'eau l'éteignirent tout de suite, mais il était grand temps, le feu attaquait déjà le cuir qui enveloppait les *liures du beaupré*, celles-ci n'auraient pas tardé à être atteintes à leur tour, et il n'est pas besoin de rappeler que les liures du beaupré, sur les navires de ce temps-là, étaient la clef de la mâturation (1). Voici ce qui était arrivé : au moment où, en sortant de la rade de Funchal, la première rafale tombait sur nous, on avait halé-bas le grand foc ; les gabiers de beaupré s'élançèrent pour le ferler, et l'un d'eux qui fumait sa pipe sur le gaillard d'avant, dans son empressement, l'avait tout simplement déposée sur des balais ramassés dans le *trou du beaupré*, auxquels le feu s'était communiqué, grâce à la force du courant d'air ; il est plus que probable que s'il n'avait pas fait de vent, le feu de la pipe n'aurait pas suffi pour embraser ces balais, servant tous les jours au lavage du pont, et par suite très humides.

Le lendemain, 27 juillet, nous mouillâmes à Sainte-Croix de Ténériffe.

Quelques années auparavant, le prince de Joinville, passant à Ténériffe se disposait à faire l'ascension du Pic, lorsque le bâtiment sur lequel il était alors embarqué comme lieutenant de vaisseau, l'*Hercule*, si je ne me trompe, fut rappelé subitement, Cette fois rien ne s'opposait à ce qu'il mit ce projet à exécution, et outre ses passagers, les membres de la mission, il invita à l'accompagner

(1) Ce n'est que quelques années plus tard qu'on employa des chaînes au lieu de cordages pour faire liures de beaupré.

quelques-uns des officiers et des élèves des deux bâtiments, au nombre desquels j'eus l'heureuse chance de me trouver.

Le voyage au Pic est une affaire de quatre jours au moins. Il faut des montures, non seulement pour les voyageurs, mais encore des animaux de bât pour porter quelques bagages indispensables, manteaux et couvertures pour la nuit, provisions de bouche, etc. Tout cela avait été préparé par les soins du Consul de France, de sorte que le 29, à 11 heures du matin, chacun de nous trouva prêt devant le Consulat, un cheval ou un mulet, accompagné d'un *arriero* pour soigner la bête et le cavalier, et servir de guide ; mais quelle cavalerie ! quelle collection de misérables rosses ! C'était pourtant, nous affirma-t-on, ce qu'on avait trouvé de mieux ; mais, de même qu'à Madère, il ne fallait pas juger ces quadrupèdes sur leur aspect ; des chevaux plus fringants n'en seraient pas tirés aussi bien des chemins par lesquels nous eûmes à passer. Au moment où j'enfourchai celui qui m'était échu, mon *arriero* me remit une alène de cordonnier dont je compris tout de suite l'usage, que j'avais à en faire, à la vue des cicatrices qui couvraient le corps pelé de la pauvre bête : l'alène devait remplacer les éperons.

Nous nous mîmes en route sous la conduite d'un habitant de l'île, M. Collogan, Alcade de Puerto d'Orotava. La chaleur était étouffante ; le soleil brûlant : pas d'autre abri que nos chapeaux de paille ; rien pour reposer la vue, si ce n'est quelques buissons d'*Euphorbia Canariensis*, poussant sur un terrain aride, parsemé de grosses roches noires et de débris volcaniques, ou des cactus, introduits depuis longtemps déjà aux Canaries pour l'élève de la cochenille, et dont l'aspect n'est pas plus gai. Aux approches de la petite ville de la *Laguna*, le pays

s'embellit, mais la route, assez bonne à la sortie de Sainte-Croix, devient détestable (1), dans un abandon complet, obstruée de grosses pierres, parsemée de cailloux pointus où cheminaient avec précaution de petits chameaux, conduits par des paysannes marchant pieds nus, vêtues de jupes de couleurs voyantes, la tête enveloppée dans une mantille surmontée d'un chapeau d'homme en feutre, à haute forme, tout cela aussi déguenillé, aussi sale que possible. L'eau est rare aux Canaries, c'est peut être pour cette raison que les ablutions y sont assez négligées.

Nous ne fîmes que traverser la Lauguna, qui est à une lieu et demie environ de Sainte-Croix, sur un plateau d'une altitude de 800 mètres. Cette petite ville a eu ses jours de splendeur, quand c'était la capitale de l'île; à présent l'herbe pousse dans ses rues larges, bordées de maisons de belle apparence, mais horriblement pavées. Il n'y passe pas tous les jours des caravanes comme la nôtre; tout le monde était aux fenêtres, les femmes en majorité, la plupart très jolies. Nous ne rencontrâmes dehors que quelques *hidalgos*, descendants des *Conquistadores* sans doute aujourd'hui aussi pauvres que fiers; malgré la chaleur accablante du milieu du jour, ces braves gens se promenaient gravement, drapés dans d'immenses manteaux, fidèles au dicton Castillan que « ce qui est bon pour le froid doit être à *fortiori* bon pour le chaud ».

Vers six heures du soir, nous étions installés dans la meilleure hôtellerie d'Orotava, ce qui ne veut pas dire qu'elle fût très confortable. Il était même très heureux que la caravane se fût adjoint un cuisinier avec des provisions,

(1) D'après M. Moseley (Notes of a naturalist on the Challenger, 1879), cette route serait actuellement en très bon état.

car, malgré tout son zèle, le maître de la *posada* aurait eu de la peine à satisfaire l'appétit de vingt affamés. Pendant que les fourneaux chauffaient, je profitai du reste du jour pour visiter la ville, ce qui fut bientôt fait. Elle est assez régulièrement bâtie; la plupart des maisons sont entourées de jardins; la pente rapide des rues y rend la circulation pénible. Elles sont bordées de ruisseaux profonds, pleins d'une eau courante qui sert à tous les usages des habitants. Pour la boire, on la filtre tout simplement dans des vases faits d'une pierre poreuse, un tuf volcanique.

Après dîner, la nuit venue, nous flânions par la ville, où l'éclairage laissait beaucoup à désirer, lorsque nous entendîmes une guitare : dans un pays espagnol, cela n'avait rien de surprenant. Nous dirigeant du côté d'où venaient les sons, nous arrivâmes devant une grande maison, où était réunie une nombreuse compagnie. Les fenêtres étant toutes grandes ouvertes, on s'aperçut tout de suite de notre présence, et aussitôt voilà qu'une députation de trois ou quatre messieurs arrive, de la part de la maîtresse de la maison, nous prier avec instance d'entrer, en même temps qu'un piano faisait entendre les notes les plus engageantes d'un quadrille. Nous nous rejetâmes sur la fatigue du jour, sur la fatigue probable du lendemain, sur nos costumes plus que négligés, rien n'y fit. Le maître du logis, un vieux monsieur, arriva à son tour nous dire que si nous n'acceptons pas l'invitation de sa femme, nous lui ferions la plus grande peine, à lui, qui était heureux de rencontrer des compatriotes, des officiers, dont il avait conservé le meilleur souvenir, du temps qu'il était médecin sur un des vaisseaux de l'amiral Gravina. En conscience, il eût été dur de causer du chagrin à ce vieux débris de Trafalgar, et puis l'invitation était faite

avec tant de cordialité. C'est, du reste, comme cela que se passent les choses dans les pays espagnols où tout est prétexte à sauterie, et pourquoi ne pas en faire profiter ceux que le hasard envoie ? D'autant plus que ce n'est guère compliqué ; au besoin, la guitare, dont tout le monde semble jouer naturellement, et une paire de castagnettes composent un orchestre suffisant. On vous offre un verre d'eau fraîche, — quelquefois elle est sucrée, — ce n'est guère somptueux, si vous voulez, mais avec quelle grâce, quel accompagnement d'œillades irrésistibles, cela vous est offert ! Aussi bien, nous ne résistâmes pas, et nous nous mîmes à danser comme si nous n'avions pas fait sept grandissimes lieues à cheval dans l'après-midi, avec la perspective d'une journée plus rude le lendemain.

La nuit était très avancée quand nous rentrâmes à l'hôtel pour prendre, par raison, un peu de repos, mais ceux-là même qui, comme moi, se défiant des lits, s'étaient étendus sur le billard ou sur le plancher, croyant être ainsi à l'abri des puces et des punaises, ne purent fermer l'œil. Du reste, auraient-ils fini par s'endormir, en dépit des maudits insectes, que quelques-uns de la bande, encore sous le coup de l'excitation du bal, ou ayant peut-être trop fêté l'excellent, mais capiteux, vin de Ténériffe, y auraient mis bon ordre. Ne dormant pas, ils ne pouvaient se figurer que les autres voulussent dormir. Un malheureux voyageur, que sa malchance avait conduit dans l'auberge en même temps que nous, en sut quelque chose, et encore le pauvre homme, se sentant tout seul, n'osait pas trop se fâcher contre les mauvais plaisants qui allaient, à chaque quart d'heure, lui demander *s'il dormait*, se contentant de répondre : *No, senores*, avec une

bonne foi qui aurait dû les ramener à de meilleurs sentiments. Aussi l'infortuné s'empressa-t-il de déguerpir avant le jour.

De grand matin, nous nous remîmes en route, emportant une provision d'eau pour les gens et les bêtes, vu que nous ne devions pas en rencontrer dans la journée. Nous avons aussi changé de monture : on m'a entendu me plaindre de celles de Sainte-Croix : que dire alors des chevaux et des mulets d'Orotava ? Heureusement qu'il ne fallait pas non plus les juger sur la mine. L'ascension du Pic commença en réalité à partir d'Orotava ; il faut presque toujours monter par des sentiers en pente rapide, où la nature a fait tous les frais du pavage qui forme parfois de véritables escaliers aux marches inégales et disjointes. La descente est encore plus difficile que la montée. Nos misérables chevaux s'en tirèrent à leur honneur ; je ne dois pas oublier non plus de louer leur sobriété, car c'est à peine si, dans une course de deux jours, ils eurent à manger, et, qui pis est, à boire, par une chaleur affreuse.

Au sortir d'Orotava, nous suivîmes d'abord des chemins ombragée de temps en temps par de beaux châtaigniers qui, avec quatre espèces de lauriers, au nombre desquels le *laurus nobilis*, caractérisent une zone de végétation occupant une bande de 400 mètres environ. Cette partie est cultivée ; nous passons auprès de quelques fermes, d'aspect misérable, entourées de champs de blé et de maïs, et de plantations d'oliviers. A tout moment, des laboureurs, des femmes et des enfants sortaient des champs et des maisons pour nous voir passer, mais la curiosité ne guidait pas seule cette population en haillons, à juger par toutes les mains tendues vers nous, et les

demandes répétées : *un quartillo, Senor !* (un sou, monsieur !)

En sortant de la zone des châtaigniers, on passe dans celle des bruyères ; à 600 mètres plus haut, au milieu des fougères, on rencontre ça et là des pins isolés, restes d'une grande forêt que la violence des vents et des torrents à la fonte des neiges, et, sans doute encore plus, l'esprit dévastateur des habitants, ont détruite. Nous fîmes une courte halte au milieu de cette nature abrupte. Assis sur une petite éminence où je recevais un peu de brise, j'admirais le courage de nos guides, poursuivant malgré la chaleur, des chèvres à demi-sauvages. L'un d'eux s'était enfoncé une grosse épine dans le talon : voyant qu'il perdait son temps à essayer de l'arracher, il ne trouva rien de mieux que de l'enfoncer tout à fait dans le cal qui garnissait cette partie de son pied, en tapant dessus avec une grosse pierre, absolument comme il aurait enfoncé un clou dans le sabot d'un cheval !

Après avoir monté encore pendant une heure, nous atteignîmes le plateau des *Canadas*, vaste plaine aride, ondulée, à une altitude de 2,500 mètres, où se montrent ça et là de petits cratères éteints, et des murs de basalte dirigés dans tous les sens. De tous côtés gisent d'énormes boules de basalte, dont quelques-unes ont de 20 à 30 pieds de diamètre : quelle force n'a-t-il pas fallu pour lancer de pareils projectiles ! Le sol était tapissé d'une couche épaisse de fragments très divisés de ponce et d'obsidienne. Les sentiers n'étaient pas mauvais sur ce plateau, mais le soleil, dardant avec force sur ce terrain nu, en rendait la traversée bien pénible. La vie semblait avoir disparu de ces solitudes : pas un oiseau ne les animait, à peine entendait-on

le bourdonnement de quelques rares insectes (1). Le seul arbuste est une espèce de grand genêt, le *Ratama* des Canariens, et encore n'était-il pas très commun. Pendant une halte que nous fîmes auprès d'un gros rocher, nos guides ne trouvèrent rien de mieux que de mettre le feu à quelques-uns de ces buissons, comme si la chaleur n'était pas déjà intolérable sans ce supplément. Du point où nous étions arrivés, le Pic se montre en plein, le dôme formant une imposante masse conique de 1,200 mètres de hauteur, dont les flancs sont sillonnés par des coulées de laves noires qui tranchent sur les nappes blanches et ponceuses dont il est revêtu, surmonté d'un piton plus petit que les habitants appellent le *Pain de sucre* ou le *Pilon*.

Un sentier semé de pierres ponceuses et de scories, très rude pour nos pauvres chevaux, montant en zig-zag entre deux immenses coulées de lave, nous conduisit à un groupe de rochers appelés la *Estancia de los Ingleses*, où nous devons passer la nuit à la belle étoile, à 3,200 mètres au-dessus de la mer. Elle fut très belle, le ciel était tout à fait serein; malgré cela, nous pûmes remarquer, ainsi que l'avaient fait d'autres voyageurs, que les étoiles ne jetaient qu'une faible clarté. Je ne pourrais dire qu'elle fut la température aux différentes heures de la nuit, vu

(1) M. Modeley (Challenger) a été plus heureux que nous; il y avait sur les *Canadas* des lapins assez nombreux, et quelques autres représentants du règne animal, une alouette, un autre passereau, une araignée et un scolopendre très communs sous les pierres. Il faut dire que nous nous trouvions là en plein midi, à l'époque la plus chaude de l'année, tandis que c'était en février (1872) que s'y trouvait M. Modeley. Il n'avait pu atteindre le sommet du Pic; à une altitude de 2,700 mètres, la neige couvrait le sol; ses guides refusèrent d'aller plus loin.

que nous n'avions pas le moindre thermomètre ; toujours est-il qu'en dépit des manteaux et des couvertures, le froid, et un peu aussi la dureté de la couche, véritable *lit de noyaux de pêche*, réveillèrent tout le monde ; on passa le reste de la nuit à causer autour d'un grand feu allumé par les guides qui avaient eu soin d'apporter une provision de branchages de *Ratama*.

Le 31, au point du jour, laissant les chevaux à la halte, on se mit en devoir de gravir jusqu'au sommet. A mi-chemin, nous quittâmes le sentier tracé dans les ponces pour grimper à travers des blocs de lave où nulle voie n'était tracée. Nous nous arrêtâmes un moment auprès d'une grotte, ou plutôt d'une sorte de puits naturel, la *Cueva de las nieves*, dont les parois sont, en toute saison, tapissées de glace ; le fond était rempli d'eau très fraîche. Cette partie de l'ascension, où l'on saute de caillou en caillou comme des chèvres, est fatigante en ce qu'on est obligé à une attention soutenue pour éviter un faux pas et par suite des entorses et même des fractures. C'est là le seul danger qu'on ait à courir dans l'ascension du Pic, et l'on voit qu'en se tenant sur ses gardes, il n'est pas sérieux : il n'y a pas de précipices dans lesquels on soit exposé à rouler, d'escarpements à donner le vertige : tout ce qu'on a pu dire à cet endroit n'est que de l'exagération.

Au bout de trois quarts d'heure, nous atteignîmes la base du pain de sucre. Il reste alors à gravir un cône de 120 mètres, par une pente très raide, où le sol se dérobe sous les pieds. On respirait assez difficilement, sans doute à cause de la raréfaction de l'air ; mais le *mal de montagne* se traduisit seulement par de petits saignements de nez chez deux personnes, et des tintements d'oreilles chez d'autres, ces effets n'avaient-ils pas, en grande

partie, pour cause, la fatigue des deux journées précédentes? Le sommet du Pic est à 3,710 mètres au-dessus de la mer selon les uns, à 3,800 selon d'autres ; le cratère — un des plus petits que l'on connaisse — n'a guère que 80 mètres de diamètre sur 30 ou 35 de profondeur. Ses parois sont irrégulièrement formées de gros blocs de basalte, blanchis par les émanations sulfureuses. A l'intérieur et sur le pourtour, on remarquait un bon nombre de fumerolles de quelques centimètres d'ouvertures, d'où s'échappaient des vapeurs à odeur de chlore.

Nous ne trouvâmes ni neige ni glace, si ce n'est dans la grotte dont j'ai parlé !... (1). Le sommet du Pic a une teinte blanc-jaunâtre, qui paraît toute blanche quand le soleil l'éclaire, ce qui a fait croire à des navigateurs qu'il était toujours couvert d'un manteau de neige, puis on a copié leurs récits sans les contrôler. Sans être froid, l'air était piquant ; à peine sentait-on un léger souffle de vent ; le temps était magnifique, mais notre espoir d'une vue étendue, d'un vaste panorama, fut déçu. Une couche épaisse de nuages blancs couvraient la mer et les parties de l'île inférieures au plateau des *Canadas*, mais nous en voyions assez pour nous faire idée de la formation de l'île et du Pic, et des accroissements successifs de la montagne, dans laquelle, à première vue, on reconnaît trois étages superposés (2).

(1) Dumont d'Urville trouva encore un peu de neige à la mi-juin (1826). *Voy. de l'« Astrolabe »*.

(2) Dans le *Bulletin de la Société Linéenne de Normandie*, année 1879, j'ai donné un récit un peu plus savant (!!) de cette ascension, mais pas beaucoup plus ; d'abord, incompétence de ma part ; secondement, parce que notre caravane n'avait pas le moindre objectif scientifique, pas le moindre instrument de physique : nous

Quelques minutes nous suffirent pour descendre du *Pilon*, que nous avions eu tant de peine à gravir ; les scories, qui se dérobaient sous nos pieds, nous faisant faire de grandes enjambées. A 9 heures 1/2, nous étions de retour à la *Estancia*, faisant un excellent déjeuner arrosé avec le vin gaulois, le vin de Champagne, mis à rafraîchir dans de la glace, que les guides étaient allés chercher à la Grotte des Neiges. Nous reprîmes la même route que la veille, nos chevaux allaient bon train, quoique n'ayant, pour ainsi dire, ni bu ni mangé depuis vingt-quatre heures ; ils sentaient l'écurie. Nous étions de retour à Orotava au commencement de la soirée.

Le lendemain matin, 1^{er} août, nous fîmes un assez grand crochet pour aller visiter *Puerto-d'Orotava*, mais cette jolie petite ville et le beau jardin botanique qui est à côté — alors dirigé par un jardinier français, valent bien la peine qu'on se dérange. A la nuit tombante, nous rentrions à Sainte-Croix.

Cette dernière ville a été décrite bien souvent, et à l'époque de ce récit, elle était fréquentée par la plupart de nos bâtiments de guerre faisant une traversée de long cours. Le môle, dont la position géographique avait été fixée par les observations simultanées de Cook et de Borda, était un point excellent pour régler les chronomètres ; c'était la raison officielle de la relâche, mais était-ce bien le motif vrai, sincère ? Ne venait-on point plutôt aux Canaries afin de s'approvisionner de l'excellent vin de Ténériffe, rival du vin de Madère, et qui, dans

étions tout simplement une bande de joyeux compagnons, voulant se donner du mouvement, en même temps que la gloire de monter aussi haut,

ce temps-là, était plus abondant qu'aujourd'hui, et pouvait être acheté à des prix doux ?

Sainte-Croix était mise à l'abri d'un coup de main du côté de la mer par une muraille et quelques redans garnis d'artillerie, défense qui seraient bien illusoires aujourd'hui. A cause de la mer qui déferle sur une plage de galets, on ne pouvait débarquer qu'au môle, et encore, par suite de la mauvaise construction de cette jetée, les canots avaient beaucoup de peine à y accoster. La ville est une vraie ville espagnole ; les rues sont larges, bien pavées, avec des trottoirs, bordées de maisons à balcons et à jalousies. Sur une jolie place, on remarque une pyramide de marbre blanc, surmontée d'une statue de la Vierge ; aux quatre angles du monument des figures d'hommes représentent des anciens rois Guanches ; une inscription apprend aux passants qu'il a été élevé du temps de Charles III, pour perpétuer la mémoire du miracle (l'apparition d'une croix lumineuse) auquel est due la conversion des Canariens au christianisme. La cathédrale est une église très ordinaire, seulement dans une des chapelles, on vous montre deux vieux drapeaux anglais, trophées pris dans la nuit du 25 juin 1797, lorsque Nelson avait voulu s'emparer de vive force de Ste-Croix ; comme chacun sait, les assaillants avaient été obligés de capituler au nombre de 340, après avoir eu 146 hommes tués ou noyés et 105 blessés. Nelson, en venant à leur secours, eut un bras emporté par un boulet sur le môle.

Le 2 août, nous étions de nouveau sous voiles ; le 20, nous avions passé la ligne, où la *Belle-Poule* et les nombreux *néophytes* qu'elle portait avaient été copieusement baptisés ; le 28, à 7 heures du soir, les deux bâtiments mouillèrent en rade de Bahia, où nous restâmes jusqu'au

14 septembre. Bahia, ou San Salvador, avec sa vaste baie sans cesse sillonnée de navires et de pirogues, ses pêcheries de baleines alors florissantes, la riche nature des campagnes voisines, les deux villes, l'une au bord de la mer, où s'est concentré tout le mouvement commercial ; l'autre sur une colline où l'on arrive par une rampe, dure à monter sous ce climat quand on ne peut pas se payer une chaise à porteurs ; ses nombreuses églises, sa population bigarrée, dont les tons varient du blanc le plus nacré au noir le plus foncé, nous offrait assez de distraction pour que le temps de la relâche ne nous parût pas long. Elle eût été marquée par un incident qui aurait pu avoir des suites fâcheuses, peut-être même graves, si on avait eu affaire à un individu moins réfléchi que notre commandant. Voici ce qui était arrivé. Le prince de Joinville avait projeté une excursion dans une des rivières qui se jettent dans la baie, le *Tapagipe*, si je ne me trompe, partie à laquelle, suivant son habitude, il avait convié à prendre part un certain nombre d'officiers. Pour cela, il avait loué un petit vapeur qui, le soir même du départ, mouilla assez haut dans cette rivière, devant un village du nom de *Cachoëra*. Profitant de ce qui restait de jour, les excursionnistes descendirent à terre, quelques-uns avec des fusils de chasse dans le but de se procurer des échantillons des jolis oiseaux qui peuplent les bois du Brésil. Tout alla bien tout d'abord, mais voilà qu'au premier coup de feu, une bande de gens blancs, jaunes, noirs, armés de vieux fusils, de sabres, de *machetes* et autres vieilles rouillardes, se précipite sur les promeneurs, les désarme, le tout accompagné de discours, de cris, au milieu desquels revenaient sans cesse les mots de *constituição*, de *Brasil* ; il paraît que nos gens avaient commis

un crime irrémissible en descendant en armes sur le territoire brésilien, qu'un pareil crime ne pouvait pas rester impuni, et que, pour commencer, on allait les mettre en prison jusqu'à ce que le chef de la bande, l'*alcaïde*, eût demandé des instructions à qui de droit. Quelques-uns des nôtres, qu'on commençait à rudoyer à coups de crosse auraient volontiers résisté à cette agression sauvage, mais le plus sage était de laisser faire d'abord et de tâcher de s'expliquer ensuite. C'est ce qui eut lieu, grâce aux injonctions du prince, mais les habitants de Cachoëra exigèrent que les promeneurs quittassent immédiatement la terre. Le capitaine du bateau, un Anglais, n'entendait pas que les choses se terminassent ainsi, il ne parlait rien moins que de *bombarder* le village avec un méchant petit canon que portait son navire. On réussit à grande peine à le calmer, et pour éviter le retour d'aventures pareilles, les excursionnistes reprirent le lendemain matin la route de Bahia. Quand on sut à bord de la *Belle-Poule*, ce qui était arrivé, l'émotion fut grande chez quelques individus qui ne parlaient rien moins que d'armer les embarcations en guerre et d'aller mettre tout sens dessus dessous dans la rivière. Heureusement que des idées plus calmes prévalurent ; seulement une plainte en règle fut portée à qui de droit par la voie diplomatique ; les autorités offrirent toutes les satisfactions désirables, mais, sur la demande de notre commandant, l'*alcaïde* en fut quitte pour une verte réprimande, avec l'injonction d'être à l'avenir plus circonspect à l'égard des promeneurs inoffensifs.

Nous quittâmes Bahia le 14 septembre avec de petits vents d'est qui nous firent prolonger la côte du Brésil, et qui tournant n.-e. et au nord, nous permirent d'atteindre le méridien de Sainte-Hélène sans que nous eussions à

dépasser le 28° degré de latitude sud. Le temps était beau, la température agréable; les exercices militaires allaient leur train, — je l'ai déjà dit, la *Belle-Poule* était un sérieux bâtiment de guerre — branle-bas de combat de jour et de nuit, attaque inopinée de la *Favorite* par nos embarcations pendant un calme, etc. Le 2 octobre, nous repassons le tropique du Capricorne, où nous trouvâmes, comme on devait s'y attendre, du calme, des folles brises, qui ne nous permirent de faire que peu de chemin pendant quelques jours; le 6, le vent alisé du sud-est, bien établi, nous prit, le lendemain, dans l'après-midi; la silhouette montueuse de Sainte-Hélène se montra à l'horizon, mais, contrariés par le calme, des brises variables, ce ne fut que le 8, à 4 heures de l'après-midi, que nous pûmes atteindre la rade de Jamestown. Nous y trouvâmes le brig-goëlette anglais le *Dolphin* qui, depuis deux mois, avait annoncé notre arrivée aux autorités de l'île et le brig français l'*Oreste*, commandé par M. Doret (1). Parti de Cherbourg, le 31 juillet, pour la Plata, avec ordre de se déranger de sa route pour déposer à Sainte-Hélène un maître au cabotage (2) qui nous était destiné comme pilote de la Manche, ce bâtiment était arrivé la veille.

Je ne décrirai pas Sainte-Hélène, mille fois décrite; je ne raconterai pas, par le menu, tout ce qui s'y est passé

(1) Par une singulière coïncidence, M. le capitaine de corvette Doret était un des jeunes officiers qui, à Rochefort, en 1815, avaient proposé à Napoléon de l'enlever, sur un petit navire, qui aurait passé au milieu de la croisière anglaise, et de le conduire aux Etats-Unis.

(2) Le capitaine Hochet, qui, depuis, a été, pendant plusieurs années, lieutenant de port, à Cherbourg.

pour l'accomplissement de la grande mission dont nous étions chargés quelque intérêt que pourrait avoir cette narration ; tout cela a été mis sous les yeux du public par des documents officiels, reproduits par les journaux et par des relations publiées par des membres de la mission⁽¹⁾, beaucoup plus à même, par leur situation de savoir au juste ce qui se décidait entre les commissaires anglais et les commissaires français, qu'un pauvre élève de 2^e classe. Je me contenterai de raconter ce que j'ai vu, et ce que j'ai appris. D'abord je dirai que si la réception faite au prince de Joinville fut aussi splendide que le permettaient les ressources de Jamestown, — l'accueil — en dehors de l'*Officiel*, fait par tout le monde, garnison, habitants, au personnel de la mission et à celui de nos navires, ne fut pas moins cordial ; les anciens compagnons d'exil de l'Empereur étaient l'objet des prévenances de tous ; d'ailleurs la plupart des personnes, avec lesquelles ils avaient été en rapport, étaient encore vivantes. Le général Middlemore, gouverneur de l'île était malade, assez gravement pour ne pas pouvoir quitter sa demeure, Plantation House — la demeure de Hudson Lowe ; — n'ayant pu venir en personne recevoir le prince lorsqu'il descendit à terre, il s'était fait remplacer par le lieutenant-colonel Hamelin, Trelawney, commandant l'artillerie, et membre du conseil colonial, et par le capitaine du génie Alexander qui fut chargé de tous les travaux relatifs à l'exhumation ; ainsi que cela avait été prescrit par le gouverneur anglais, tout ce qu'il y avait à faire à terre devait être exécuté, en présence des témoins français, bien entendu, par des travailleurs anglais sous les ordres des

(1) M. de Las-Cases. — M. l'abbé Coquereau.

autorités de l'île. Les Anglais devaient conduire le cercueil impérial au débarcadère de Jamestown, où il serait remis entre nos mains. Le jour de la remise fut fixé au 15 octobre.

En attendant ce jour, dès qu'on avait quelques heures de liberté, on les employait à parcourir l'île, à visiter tous les lieux que le *Mémorial de Sainte-Hélène* lu et relu pendant la traversée, nous avait rendus familiers : *Briars*, *Hut's gate*, la *Vallée du Gêranium*, *Longwood*, le *Tombeau*; d'excellentes routes, des voitures, ou des chevaux de selle qu'on trouvait à louer en grand nombre, facilitaient ces courses, mais elles étaient un peu longues à faire à pied, comme les firent les équipages des trois navires, qui furent conduits, *par bordées*, en pèlerinage à ces différents endroits.

Un élève de la marine française, un de nos camarades d'école (1), d'Harcourt, était mort à Sainte-Hélène, où il avait été laissé l'année précédente par un navire de commerce sur lequel il revenait des mers de l'Inde, ayant été obligé de quitter le brigue *Lancier*, pour cause de maladie; arrivé à Sainte-Hélène, il avait été jugé incapable d'aller plus loin : au bout de deux mois, le pauvre garçon mourait ! Sa famille avait demandé que ses restes fussent rapportés par la *Belle-Poule*. L'exhumation eut lieu dans la nuit du 13 au 14, par les soins de M. l'abbé Coqueureau, des médecins des bâtiments, en présence de quelques officiers et de ceux des élèves que les obligations du

(1) D'Harcourt était un de mes anciens sur l'*Orion*; excellent garçon, plein de vivacité, d'entrain; sentait-il qu'il avait si peu de temps à vivre ? Son apparence frêle l'avait fait surnommer le *Petit Grelin*. Déjà, sans doute, il couvait le mal, la phtisie, qui devait l'emporter à 18 ans !

service n'empêchaient pas d'y assister, de l'agent consulaire de France et de quelques personnes de la ville qui avaient eu les plus grands soins pour le pauvre abandonné.

Tout était prêt pour l'exhumation de Napoléon. Des ordres très précis, très clairs, du prince de Joinville, après entente préalable avec l'autorité anglaise, réglaient tous les points du cérémonial. Les travaux et les cérémonies à terre devant avoir lieu entièrement, ainsi que je l'ai dit, sous la direction des Anglais, le commandant de la *Belle-Poulè* restait à son bord. M. Charner, les commandants de la *Favorite* et de l'*Oreste*, le docteur Guillard, chirurgien-major de la *Belle-Poule*, M. Arthur Bertrand, M. l'abbé Coquereau, deux mousses (Dufour et Erigé) servant d'enfants de chœur, un ouvrier plombier, Leroux, embarqué à Toulon exprès pour les travaux de l'ouverture et de la fermeture du cercueil, étaient, du côté des Français, les personnes adjointes aux membres de la mission qui, naturellement, se complétait par les quatre anciens serviteurs de l'empereur.

Du côté des Anglais, il n'y avait pas beaucoup de monde, pour l'exhumation proprement dite, le colonel Trelawney, le capitaine du génie Alexander, chargé des travaux, le chef de la justice, deux autres membres du conseil colonial, le capitaine du *Dolphin*, M. Darling, qui avait surveillé les travaux de la sépulture de l'Empereur, en 1821, et le plombier qui avait alors soudé le cercueil. A ces huit personnes furent adjoints un certain nombre d'ouvriers et de soldats comme manœuvres, mais l'entrée de la tente, dressée dans l'enceinte, pour les commissaires anglais et français, leur était interdite. Dès le 14

au matin, toutes les avenues donnant accès à la vallée sépulcrale avaient été interdites également.

Le cercueil d'ébène, apporté par la *Belle-Poule*, avait été transporté dans la tente deux jours avant celui qui était fixé pour l'exhumation. Ce cercueil, de forme antique, était d'un goût sévère, sans autres ornements qu'une garniture de bronze aux coins, six anneaux pour le soulever plus facilement, et le nom de Napoléon en lettres d'or sur le couvercle. On avait également envoyé à la tente un riche manteau en velours violet, bordé d'hermine, parsemé d'abeilles brodées en or, et orné aux coins d'aigles couronnés.

Parties de Jamestown le 14, à dix heures du soir, les personnes désignées pour assister à l'exhumation étaient rendues auprès du tombeau à minuit. Les travaux furent immédiatement commencés sous une pluie fine et glaciale qui dura jusque dans l'après-midi du lendemain.

Le 15, à huit heures du matin, les trois bâtiments de guerre et deux navires de commerce français qui se trouvaient sur la rade, la *Bonne-Aimée* et l'*Indien*, arborèrent, en signe de deuil, les couleurs nationales à mi-mât, les premiers ayant leurs vergues en pantenne. La matinée et une partie de l'après-midi se passèrent dans l'attente, le prince envoya son officier d'ordonnance à terre, aux renseignements. Les travaux de l'exhumation avaient duré beaucoup plus longtemps qu'on ne s'y attendait; ce ne fut qu'à dix heures du matin que le cercueil pût être retiré de la fosse. On procéda aussitôt à son ouverture, et, ainsi que le constatent les déclarations des témoins, le rapport de M. de Rohan-Chabot et le procès-verbal du docteur Guillard, le corps fut trouvé dans un état de conservation inespéré : Napoléon, revêtu de l'uniforme des chasseurs

de la garde, avec sa grande plaque de la Légion d'honneur, sa culotte de casimir blanc, ses bottes éperonnées, son chapeau posé sur les genoux, semblait dormir ! On remarqua que la main gauche, que le général Bertrand avait prise pour la baiser une dernière fois, était restée légèrement soulevée.

Comme il était très important de soustraire le corps à l'influence de l'air extérieur, l'examen auquel il fut soumis dura à peine quelques minutes, et le cercueil fut refermé.

Lors de l'inhumation, en 1821, l'Empereur avait été déposé dans un cercueil en fer blanc, recouvert par trois autres cercueils, le premier en acajou, la deuxième en plomb, et le plus extérieur, également en acajou. La partie supérieure de ce dernier étant altérée, le commissaire du roi le fit enlever entièrement (1); les trois autres furent renfermés dans un cercueil en plomb que nous avons apporté de France, et le tout placé dans le sarcophage d'ébène, décrit précédemment, recouvert lui-même d'une enveloppe en bois de chêne. Une fois les différents cercueils soudés avec le plus grand soin, maintenus avec des coins, le sarcophage d'ébène fut fermé à clef, et la clef remise au commissaire du roi par le capitaine Alexander.

Une voiture de l'artillerie avait été disposée pour servir de char funèbre, orné autant que le comportaient les

(1) Ce cercueil fut coupé par petits morceaux qui furent distribués aux équipages des trois bâtiments. Toutes les personnes de l'expédition, officiers et matelots, reçurent deux magnifiques médailles grand module, l'une à l'effigie du roi Louis-Philippe, l'autre à l'effigie de Napoléon. Cette dernière était en argent pour les officiers ; les autres en bronze.

ressources de l'île. Il disparaissait presque en entier sous les plis du magnifique manteau, dont j'ai parlé plus haut, et dont on avait recouvert le cercueil.

A 3 heures 12 de l'après-midi, le canon des forts annonça que le cortège se mettait en marche; à partir de ce moment, la *Belle-Poule* tira un coup de canon, en larmes, de minute en minute, alternant avec les forts de Jamestown. Au moment où le cortège arrivait en vue de la ville, la pluie qui avait duré pendant tout le temps des travaux, et la première heure de la marche, cessa tout à coup, pour faire place à un soleil brillant, un temps magnifique.

Dès que de la rade on vit le char arrivé à l'entrée de la ville, la chaloupe de la *Belle-Poule*, disposée pour recevoir le cercueil, et les canots des trois bâtiments se rendirent à terre, portant les états-majors, en grande tenue, crêpes au bras, au sabre et au chapeau. La chaloupe fut maintenue, au moyen de grappins mouillés à l'avance, l'arrière à la cale de débarquement; les officiers, le prince de Joinville en tête, se rangèrent sur une double haie parallèle au quai : les embarcations se tenaient au large de la chaloupe, les avirons matés, les canotiers ayant le crêpe au bras.

Le cortège arriva sur le quai. Entête marchait M. l'abbé Coquereau, précédé d'un enfant de cœur portant la croix. Les coins du poêle étaient tenus par MM. Bertrand, Gourgaud, Las-Cases et Marchand; venaient ensuite les autres membres de la mission, les témoins de l'exhumation, M. de Rohan conduisant le deuil, puis toutes les autorités de l'île. Le gouverneur, le général Middlemore, malgré son mauvais état de santé, avait voulu suivre toute la marche à pied, ainsi que le général Churchill,

arrivé depuis deux jours de l'Inde. Les autres autorités civiles et militaires, habitants notables suivaient également le convoi, qu'escortaient la garnison tout entière, et la milice commandées par le colonel Trelawney. Par mesure d'ordre, les habitants de Jamestown avaient été consignés dans leurs demeures; toutes les fenêtres, les terrasses qui dominent la ville, étaient pleines de monde, dans l'attitude la plus respectueuse. Les forts, les maisons des consuls, et beaucoup de maisons particulières, avaient leurs drapeaux à mi-mât.

Quand le char se fut arrêté, le prince de Joinville s'avança seul, en présence de tous les assistants découverts; le général Middlemore lui remit solennellement les restes de l'empereur Napoléon au nom du gouvernement anglais, le prince les reçut au nom de la France, remercia le gouverneur de tous les témoignages de sympathie et de respect dont les autorités et les habitants de Sainte-Hélène avaient entouré cette cérémonie mémorable.

Pendant tout ce temps, la musique de la *Belle-Poule*, installée dans le grand canot de la frégate jouait des airs funèbres.

Le cercueil fut embarqué dans la chaloupe, mais non sans de grandes difficultés, à cause de son énorme poids et du ressac, qui ne cesse pour ainsi dire jamais, de se faire sentir au débarcadère. Le prince de Joinville, ayant à côté de lui le commandant Hernoux, était à la barre, le commandant de la *Favorite*, M. Guyet, sur l'avant : dans la chambre, autour du cercueil, M. l'abbé Coquereau, M. de Rohan-Chabot, MM. Bertrand, Gourgaud, de Las-Cases et Marchand. Les autres personnes de la mission prirent place dans les canots avec les officiers qui s'étaient

rembarqués pendant le placement du cercueil dans la chaloupe.

La chaloupe pousse de terre, suivie par les autres embarcations; tout signe de deuil disparaît. Une batterie anglaise fait un salut de 21 coups de canon; les bâtiments redressent leurs vergues, hissent le grand pavois des jours de fête, et font successivement trois salves, en feu de file, de toute leur artillerie, les hommes sont debout sur les vergues; bref, on rend aux restes de l'Empereur les honneurs qu'on lui rendait de son vivant, au temps de sa toute-puissance! Le temps était magnifique, l'air calme; le soleil couchant éclairait splendidement l'horizon. Je n'abuserai pas des lieux communs, je ne ferai pas de phrases, — d'abord, je ne sais pas en faire, — mais, je doute que, parmi tous les habitants, il y en eût un seul qui ne fût pas remué par une émotion profonde.

On avait cru qu'il serait possible d'embarquer le cercueil à bras, par l'escalier de commandement, mais, par suite de son énorme poids, on fut obligé d'y renoncer et de le hisser à bord avec un palan de bout de vergue. Il fut aussitôt porté sur le gaillard d'arrière, disposé en chapelle ardente; une garde de 60 hommes, commandée par le plus ancien lieutenant de vaisseau, M. Le Guillou-Penanros, rendait les honneurs; l'absoute fut dite, et, pendant toute la nuit, l'officier de quart, en grande tenue, et quatre sentinelles, veillèrent à côté. La frégate garda ses pavois; l'*Oreste* et la *Favorite* ne conservèrent que leurs pavillons à la corne, et en tête de mât.

Le vendredi 16, à 8 heures du matin, la *Corvette* et le *brig* mirent de nouveau le pavillon en berne et les vergues en pantenne. De nombreux détachements de leurs équipages, les capitaines, les seconds et les passagers des

deux navires de commerce français, l'agent consulaire de France, les états-majors des bâtiments se rendirent à bord de la *Belle-Poule* pour assister à la cérémonie religieuse. A 10 heures, un coup de canon annonça le commencement de la messe: pendant toute la durée de l'office, la *Favorite* et l'*Oreste* tirèrent alternativement un coup de canon de minute en minute. Après l'absoute, le cercueil fut descendu dans la chapelle de l'entrepont. La frégate amena alors ses pavois, ne conservant, en tête du grand mât qu'un pavillon tricolore en soie, garni de crêpe, offert par les dames de Jamestown. La corvette et le brig, firent alors une dernière salve de toute leur artillerie, en feu de file, redressèrent leurs vergues, amenèrent leurs pavillons de tête de mât, hissèrent *à bloc* ceux de poupe : à partir de ce moment la vie reprit son cours ordinaire sur les trois navires.

Les trois grandes dalles qui recouvraient la tombe de Napoléon, furent apportées à bord de la frégate (1), ainsi que le tronc d'un vieux saule, qui gisait mort dans l'enceinte du tombeau, et qui, paraît-il, étant encore vigoureux en 1821, avait servi pour descendre le cercueil dans la fosse. Il va sans dire que tout le monde avait fait provision de reliques, fleurs, simples pierres, boutures de saule, etc.

Le départ avait été fixé au lendemain 17 octobre, mais la rédaction des procès-verbaux et autres pièces officielles, ne fut terminée que très tard dans la soirée de ce

(1) Ces dalles sont restées à Cherbourg, où on les voit actuellement dans le Musée de la direction des travaux hydrauliques, ainsi que des aigles en bois doré qui décoraient la chaloupe de la *Belle-Poule*, lors de l'embarquement du cercueil impérial.

jour, de sorte que les trois bâtiments n'appareillèrent que le 18, à 8 heures du matin, vingt-cinq ans et deux jours après que Napoléon avait mis le pied à Sainte-Hélène. Au sortir de la rade, l'*Oreste* se sépara de nous aux cris de *Vive le Roi!* pour faire route pour sa destination, le Rio de la Plata.

Notre navigation se faisait tranquillement, par très beau temps, lorsqu'un incident sérieux vint en rompre la monotonie. Dans la matinée du 2 novembre, la *Favorite* reçut par signal, l'ordre de chasser un navire en vue qui faisant, du reste, une route à peu près contraire à la nôtre, fut bientôt atteint. C'était une goëlette hollandaise, dont le capitaine remit à l'officier, envoyé à son bord, un journal hollandais, daté du 7 octobre. Ce journal fut traduit, tant bien que mal, à bord de la *Belle-Poule*, mais assez complètement pourtant pour faire voir que de graves événements s'étaient passés en Europe. Déjà, au moment de notre départ de Toulon, la « question d'Orient » s'embrouillait de plus en plus; les nouvelles apportées par l'*Oreste*, parti de France, 24 jours après nous, ne faisaient pas prévoir d'amélioration; des bruits vagues de guerre couraient à Sainte-Hélène pendant notre séjour; d'après ce journal, elle paraissait imminente entre la France et l'Angleterre; le bombardement des villes de la côte de Syrie, Béirout et Saint-Jean d'Acre, par une escadre anglaise, menaçait d'amener une conflagration générale.

Quelques jours après, aux environs du tropique du Cancer, un journal anglais, plus facile pour nous à traduire, vint confirmer ces graves nouvelles. La mission du commandant de la *Belle-Poule*, prenait dès lors un nouveau caractère; il ne devait plus seulement rapporter paisiblement en France les restes de Napoléon, il devait

les défendre à outrance ; ainsi, quoique rien ne fût encore certain, toutes les mesures furent prises pour parer à toute éventualité. Dans toutes les marines, on connaissait la peinture noire de la coque de la *Belle-Poule* ; une ligne de batterie blanche, faite promptement avec des morceaux de vieille toile à voile badigeonnés à la chaux, lui donnèrent l'aspect de toutes les autres frégates. Les officiers s'installèrent à deux dans chaque chambre pour permettre aux membres de la mission de se loger à leur place, les logements que ces derniers occupaient dans la batterie ayant été démolis, les canons remontés, et mis aux sabords. Le poste des élèves, où nous n'étions déjà pas trop au large, fut coupé en deux pour faire à l'aumônier une chambre où l'on pouvait trouver les remèdes pour l'âme et pour le corps, vu que la pharmacie s'y trouvait comprise. Les précautions les plus minutieuses furent employées pour éviter toute surprise ; le jour des vigies à tous les mâts scrutaient l'horizon ; la nuit, on manœuvrait dans le plus grand silence, sans sifflet ; aucune lumière ne pouvait trahir notre présence. Comme la *Favorite* nous retardait, et qu'il était urgent de mettre le plus tôt possible à l'abri le dépôt que nous portions, nous la laissâmes en arrière.

Un petit coup de vent à la hauteur des Açores, de peu de durée, et qui même nous permettait de faire bonne route, fut le seul incident digne d'être noté jusqu'à notre arrivée dans la Manche. La vue de nombreux caboteurs, tant anglais que français, nous rassura sur l'état politique ; il était bien clair que si des hostilités avaient eu lieu entre les deux nations, ces petits navires ne se seraient pas aventurés ainsi loin des côtes. Dans la matinée du 29 novembre, la route nous avait menés dans le voisinage de Guernesey ;

le temps était magnifique pour la saison, le vent — une belle brise de sud-sud-ouest — paraissait bien faite; notre pilote, le capitaine Hochet, conseilla au prince de passer par le raz Blanchard; en suivant cette route, nous gagnions beaucoup de chemin, et nous avions toute chance d'arriver à Cherbourg avant la fin de la journée. Sur les quatre heures de l'après-midi, nous étions au milieu du Raz, par le travers du phare du cap de la Hague, mais le courant contraire était tellement fort que c'est à peine si la frégate, couverte de voiles, toutes les bonnettes dehors des deux bords, avançait sensiblement. Une fois sorti du passage, son allure s'améliora, mais, malheureusement, en face des falaises de Gréville, où nous étions rendus au moment où le jour finissait, la brise mollit, et bientôt tomba presque entièrement; force fut de profiter de ses derniers souffles pour s'écarter de cette côte, semée d'écueils, et sillonnée par les courants. Le commandant résolut alors d'envoyer un canot à Cherbourg pour y faire connaître la position de la *Belle-Poule*, et avoir, s'il était possible, un remorqueur. Comme connaissant les êtres, je fus désigné pour cette mission; je devais transmettre au stationnaire les instructions dont j'étais porteur pour qu'il les transmette à l'autorité maritime, puis revenir ensuite auprès du ballon ouest de la digue, avec un fanal allumé au mât du canot, et brûler de temps en temps des feux de bengale et lancer des fusées. Par suite des courants et des variations du vent, j'eus beaucoup de peine à gagner le stationnaire — il était environ minuit — où mon arrivée causa un grand émoi. Par précaution sanitaire, on ne voulut pas me laisser monter à bord. Je m'en retournai au ballon de la digue, mais dans l'intervalle, le vent qui avait fraîchi, soulevait une mer beau-

coup trop grosse pour la sûreté du canot : à chaque instant, nous étions couverts d'eau ; il fallait constamment vider l'embarcation. Le fanal, hissé en tête de mât, n'avait pas pu tenir allumé pendant deux minutes ; j'essayais pourtant de rester là, une partie de nos artifices étaient mouillés, lorsqu'un coup de mer vint éteindre notre mèche que nous n'avions pas les moyens de rallumer. La présence du canot auprès du ballon devenait inutile ; je retournai au stationnaire, mais j'eus beau affirmer que nous nous portions admirablement, supplier qu'on laissât monter à bord mes pauvres canotiers qui n'avaient pas un *fil de sec* : tout cela ne servit à rien ; tout ce qu'on nous accorda ce fut d'aller nous remiser dans la chaloupe, mouillée près de là, et où, disait-on, nous serions très bien, cette chaloupe étant abritée par un taud. C'était vrai, mais ce qu'on ne nous avait pas dit, c'est qu'il y avait de l'eau presque jusque sous les bancs, ce qui, dans la nuit du 29 au 30 novembre, n'était pas précisément confortable ; aussi, inutile de dire si le reste de la nuit nous parut long. Et penser que mon père dormait probablement, bien tranquille dans sa maison, à vingt minutes d'aviron de là ! Certes, il ne m'avait pas élevé d'une manière bien douillette, mais néanmoins, il est à supposer qu'il aurait été ému s'il avait soupçonné la situation de son fils qui, de quelque côté qu'il se tournât et se retournât, était toujours dans l'eau. Enfin, le jour commença à poindre, à ce moment-là, un vapeur sortait du port de guerre et se dirigeait vers la passe de l'Ouest, mais son intervention fut inutile ; la *Belle-Poule* entra en rade, et laissait tomber l'ancre, quarante-trois jours après son départ de Sainte-Hélène. A 8 heures, une salve de 101 coups de canon, tirée par les batteries de la marine, annonça aux

habitants de Cherbourg, l'arrivée des restes mortels de Napoléon.

Après que la frégate eut reçu la visite de la commission sanitaire et celle du préfet maritime, toute communication avec la terre, toute correspondance furent interdites ; le pavillon de quarantaine hissé écarta les curieux qui auraient été tentés de venir à bord. Le temps était devenu mauvais, le ciel couvert. Il n'y avait alors que des télégraphes aériens ; ce ne fut que dans l'après-midi que des dépêches purent être échangées avec Paris ; une de ces dépêches prescrivait à MM. Hernoux et de Las-Cases, tous deux membres de la Chambre des députés, de s'y rendre le plus tôt possible, sans doute pour prendre part à la discussion de l'adresse au Roi.

La *Favorite* arriva à Cherbourg deux jours après nous. Le 2 décembre, la *Belle-Poule* entra dans le port, où elle fut conduite de la manière la plus audacieuse par un marin consommé, le pilote Rochety. Il ventait une fraîche brise de nord-est, presque un coup de vent, et à cette époque, où la branche est de la digue n'abritait l'entrée du port que d'une manière très insuffisante, ce n'était pas chose très aisée que d'y faire entrer sans avaries, par un temps pareil, un navire de la taille de la frégate. Ce jour-là fut marqué par un bien triste accident ; le sous-directeur des mouvements du port, M. le capitaine de corvette Valin, qui était venu à bord dès le matin, pour prendre les dispositions relatives à l'entrée, fut frappé par une attaque subite d'apoplexie. Je fus immédiatement dépêché à terre avec la triste mission de prévenir sa famille ; mais tous les soins furent inutiles, il expira presque aussitôt.

Le corps de Napoléon devait être conduit à Paris en

remontant le cours de la Seine. Deux vapeurs du commerce, la *Normandie* et le *Courrier* (1) avaient été nolisés par l'Etat ; le cercueil devait être placé sur le premier, décoré en conséquence, pour être porté jusqu'au Val-de-Lahaye, le point extrême où il pouvait remonter ; là, le transbordement aurait lieu sur un bateau de moindre tirant. Le grand vapeur de l'État, le *Vélocé*, commandant Goubin, était désigné pour convoyer les deux autres jusqu'en Seine. Quatre cents marins de la *Belle-Poule* et de la *Favorite* accompagneraient le cercueil à Paris ; parmi eux seraient choisis ceux qui le porteraient aux Invalides. A cette époque, les marins de l'Etat n'étaient pas, comme aujourd'hui, dressés aux exercices d'infanterie ; aussi n'eût-on pas la malencontreuse idée de les armer de fusils, avec lesquels ils auraient été ridicules à côté des troupes de ligne, mais de haches d'abordage et de pistolets, qui leur donnaient un petit air de forbans, de marins d'opéra, si l'on veut, mais dont l'effet était certain sur la population parisienne, très peu habituée, dans ce temps-là, à voir des matelots. Le commandant Charner et un élève devaient rester seuls à bord de la *Belle-Poule*, avec quelques hommes ; bien entendu que, parmi les élèves, c'était à qui tâcherait de ne pas rester à Cherbourg, aussi je rendis mes camarades bien heureux en me proposant pour garder le navire avec le commandant en second. J'avais trouvé mon père très vieilli, très souffrant de la goutte, moi-même depuis quelques semaines, je n'étais pas dans un état de santé florissant ;

(1) Pour le voyage, la *Normandie* était commandée par M. Mortemart de Boisse, capitaine de corvette, le *Courrier* par M. le lieutenant de vaisseau de Martineng, fils du préfet maritime de Cherbourg.

j'avais surtout grand besoin de repos ; le voyage de Paris, dans les conditions et à la saison où il se faisait, n'en promettait guère ; aussi, bien qu'il m'en coûtât beaucoup, je me décidai à rester.

Le départ pour Paris fut fixé au 8 décembre. Dans l'intervalle la *Belle-Poule* ne désemplit pas de visiteurs, non seulement de la ville, mais encore des campagnes environnantes, où il y avait encore beaucoup de vieux soldats des guerres de la République et de l'Empire.

Le 7, le gaillard d'arrière de la frégate fut disposé en chapelle ardente, comme il l'avait été à Sainte-Hélène, le cercueil monté de la chapelle sur le pont. Une messe solennelle devait précéder le transbordement sur la *Normandie*, qui avait été accostée à la *Belle-Poule* ; pour qu'on ne fût pas obligé de se servir d'un palan, la muraille de la frégate avait été rasée à la hauteur du pont, sur une largeur suffisante. Le matin, toutes les troupes de la garnison se rangèrent en bataille dans l'arsenal, envahi par toute la population ; les autorités civiles et militaires, le clergé, etc., prirent place autour du cercueil, sur lequel une couronne de feuilles de laurier en or (1) fut déposée, au nom de la ville par le maire, mais une pluie battante rendit impossible la célébration de la messe ; l'abbé Coquereau se contenta de faire l'absoute (2).

(1) En réalité, la couronne déposée sur le cercueil le 8 était en fleurs artificielles ; le temps avait manqué pour faire la couronne d'or votée par le Conseil municipal ; ce ne fut que plus tard qu'on l'envoya aux Invalides.

(2) Lors de cette cérémonie, il se passa quelque chose de fâcheux. Il y avait alors, à Cherbourg, un grand nombre de vieux officiers de

Aussitôt le cercueil à bord de la *Normandie*, le prince de Joinville et tout le personnel désigné se rendirent sur le *Véloce* et sur les deux autres navires ; les trois vapeurs sortirent du port, au bruit du canon des batteries, et après un séjour de quelques heures en rade, firent route pour le Havre, salués de nouveau par l'artillerie des forts.

Je n'ai pas à dire ce qui s'est passé ensuite ; je n'y étais pas : on le trouve longuement raconté dans les relations que j'ai citées. L'absence des marins de la *Belle-Poule* et de la *Favorite* dura près d'un mois, au bout duquel, officiers et matelots, revinrent harassés, ayant fait la route de Paris au Havre à pied, par étapes, avec un temps abominable, de la pluie, de la neige, etc. M. Charner prit une permission pour aller dans sa famille, à Saint-Brieuc, me laissant le soin, avec les quelques hommes laissés à bord, de désarmer complètement la *Belle-Poule*, qui avait besoin de quelques réparations, et, en tout cas, d'une visite, avant d'entreprendre une nouvelle campagne. C'était flatteur pour un élève de 2^e classe de commander une frégate de premier rang, même dans les conditions où elle se trouvait, de décacheter de grandes lettres adressées à « *Monsieur le Commandant de la Belle-*

terre et de mer, des officiers généraux et supérieurs, qui avaient fait toutes les campagnes de la République et de l'Empire : on oublia de les inviter ! Qui avait été chargé de régler le cérémonial ? En revanche, parmi les fonctionnaires présents, il y en avait un qui avait été décoré pour être allé au-devant du duc de Berry, l'engager à débarquer à Cherbourg, en revenant d'Angleterre ; un autre qui avait été sur le point d'être fusillé, ayant été pris, dans le temps, fabriquant des cartouches pour les Chouans !

Poule, » mais cela ne me laissait guère de loisirs ; pourtant, entre temps, j'avais trouvé le moyen de préparer mon examen d'élève de 1^{re} classe, et quand M. Charner revint, il trouva la *Belle-Poule* dégréeée, entièrement vide, entrant dans la forme de radoub.

Cherbourg, mai 1883.

JOUAN.



MADAGASCAR

EN 1829

Un de nos amis ayant bien voulu nous confier un manuscrit où il a religieusement recueilli les souvenirs d'événements dont il fut témoin à Madagascar en 1829 et 1830, nous en avons extrait le récit qui suit :

Le narrateur de ces faits partait de Brest le 27 février 1829, pour Bourbon sur la gabare la *Chevrette* et y arrivait le 22 juin. La frégate la *Terpsichore*, que nos marins, peu familiers avec ces noms mythologiques nommaient plus commodément la *trente-six corps*, venait de quitter la rade de Saint-Denys avec la gabare l'*Infatigable*, pour une expédition contre Madagascar; ces navires emportaient une grande partie de la garnison de Bourbon. De plus, le commandant de cette expédition avait laissé des ordres pour qu'on lui expédiât tous les bâtiments qui mouilleraient en rade de Saint-Denys; aussi, dès le 28 juin, la *Chevrette* reprenait la mer avec la *Nièvre* pour la même destination. Le 2 juillet elle mouillait en rade de Sainte-Marie où se trouvaient réunis la *Terpsichore*, l'*Infatigable*, le *Madagascar* et le *Colibri*.

Le gouvernement français, pour parer à l'insuffisance de Sainte-Marie comme port de relâche, avait formé le projet de créer un établissement à Tintingue, et c'était

dans ce but que l'amiral Gourbeyre avait réuni une division à Sainte-Marie.

Le 9 juillet la flotte partit pour Tamatave. C'était alors un gros village habité par les Malgaches, mais dominé par les Hovas, dont l'esprit guerrier était redouté des habitants des rivages; ils avaient alors pour reine Ranavalô, la veuve de Radama, moins bien disposée pour nous, et les étrangers en général, que ne l'avait été son époux.

Les Hovas occupaient le fort principal de Tamatave, bien construit et renfermant 22 pièces de canon dont 15 en batterie.

L'expédition apportait des présents pour la reine. Une ambassade avait été préparée pour aller les lui présenter, et lui faire connaître, en même temps, les intentions du gouvernement français; mais les Hovas ayant refusé des guides pour Tananarive, l'expédition retourna à Sainte-Marie, d'où l'on appareilla pour Tintingue où toute l'escadre se trouva réunie dans une vaste et sûre rade.

Une commission présidée par M. Le Tourneur, capitaine de frégate, fut chargée de juger de la possibilité d'y former un établissement conforme aux intentions du gouvernement. Avant que le résultat de ces travaux ne fut arrêté, le commandant Gourbeyre avait fait commencer des défrichements sur la presqu'île par les marins et les soldats de la division, sous la direction du capitaine d'artillerie Gailly.

Les Malgaches ayant appris nos intentions sur Tintingue y accoururent en foule pour s'y établir et nous offrir leurs services, de sorte qu'au bout de deux mois une petite ville s'était déjà créée. La garde en fut confiée à 200 soldats du 16^e de ligne, à 200 Yolofs et à une compa-

gnie d'artillerie chargée des fortifications ayant déjà 20 pièces en batterie; 400 Malgaches furent enrôlés.

Tous les navires de la division saluèrent de 21 coups de canon le drapeau français, les troupes prirent les armes et après un discours, le commandant Gourbeyre leur fit jurer de mourir s'il le fallait pour la défense de notre nouvelle possession; les cris répétés de «vive le roi» lui répondirent.

Pendant le temps que durèrent les travaux, les bâtiments demeurèrent embossés sur divers points du rivage de la presqu'île, pour prévenir toute attaque des Hovas. La corvette la *Zélée*, qui revenait des Indes, survint le 20 août en rade de Tintingue, fut aussi retenue et vint grossir les forces réunies à Madagascar.

Fort soucieux du séjour de la division à Tintingue, et instruits sans doute par des Malgaches des travaux accomplis, les Hovas dépêchèrent des députés au commandant Gourbeyre; celui-ci convoqua immédiatement les commandants de tous les navires pour tenir conseil sur les propositions qu'on pressentait devoir être apportées. Les envoyés furent d'ailleurs fort mal reçus à bord : on ne leur rendit aucun honneur et on les laissa se morfondre sur le pont. Ils sentirent l'injure de ce procédé et se rembarquèèrent piteusement dans leur pirogue sans avoir fait la moindre ouverture.

Le 1^{er} octobre la *Terpsichore*, la *Nièvre* et la *Chevette* sortirent de Tintingue avec 300 hommes de troupe, y compris 40 Yolofo; on entra à Sainte-Marie, mais le lendemain on mit à la voile pour Tamatave où toute la division parut le 10 en branle-bas de combat général.

En donnant dans les passes, la *Terpsichore* voulant ranger la côte sud, vint s'échouer sur un banc de sable

qui en défend l'approche; pendant une heure on la crut perdue, et l'expédition par conséquent terminée; mais grâce aux secours envoyés par les autres navires et surtout grâce au sang-froid et à l'habileté du maître d'équipage, la frégate fut renflouée et en fut quitte pour la perte de quelques mètres de sa fausse quille.

Si les Hovas avaient tiré sur la frégate amirale dans ce moment critique, elle eut été désarmée; ils ne le firent pas, soit qu'ils ne soupçonnassent pas nos intentions belliqueuses, soit qu'ils voulussent nous laisser le tort de les attaquer sans déclaration de guerre préalable.

La terre fut interdite aux équipages pour le reste du jour et dans la soirée les commandants reçurent l'ordre de se tenir prêts au combat pour le lendemain au point du jour.

La *Terpsichore* était mouillée à une demi encablure du fort, à une encablure d'elle était la *Nièvre*, qui avait aussi le fort pour objectif. La *Chevrette* devait retirer du feu les bâtiments qui se trouveraient compromis, fonction modeste dont l'équipage était peu satisfait. Les troupes de débarquement : massées dans des embarcations le long de la *Terpsichore* devaient s'élancer à terre aussitôt qu'une brèche serait praticable; elles étaient commandées par MM. Fériér, et Schall, capitaines d'artillerie, à Sainte - Marie. Ils avaient sous leurs ordres MM. Maréchal, sous-lieutenant d'artillerie de marine; Tarbes, capitaine d'infanterie; Dot, sous-lieutenant de voltigeurs; Laverchère et Comnil, sous-lieutenants du 6^e.

Le 11 octobre, à peine l'aurore avait-elle blanchi les sommets de la grande île, que la générale battait sur tous les ponts, et que les hommes des compagnies de débar-

quement descendaient dans les embarcations armées d'espingoles; à 6 heures on hissa les couleurs, l'attente fut longue; à 8 heures la *Terpsichore* fut embossée, et M. Gourbeyre expédia une embarcation à terre, embarcation qui était de retour un quart d'heure après; à 9 heures l'officier montait à bord de la frégate, et l'ordre d'ouvrir le feu était donné.

On sut depuis que l'officier de cette embarcation était chargé d'aller demander à Corollaire, gouverneur de Tamatave, s'il avait reçu de nouvelles instructions de la reine. Ayant obtenu une réponse négative, l'officier revint vers son embarcation, mais avant de pousser du rivage il remit une lettre à un officier Hovas, le priant d'aller la porter de suite à Corollaire, pendant qu'il faisait force de rames pour s'éloigner de la plage.

Cette lettre contenait une déclaration de guerre, et celle-ci s'ouvrait quelques minutes après, au bruit du canon des bâtiments français, avant même que l'officier ait pu remettre la missive à Corollaire.

Celui-ci était à se raser dans sa chambre, lorsque l'ouragan de fer et de feu éclata, et son aide de camp, qui causait avec lui dans sa chambre, y fut tué. A 11 heures, la poudrière du fort hovas sautait, le feu des batteries du fort fut éteint et la garnison, épouvantée, abandonna les batteries. Electrisés par ce premier succès, nos matelots s'élancèrent à sa poursuite aux cris de : Vive le Roi ! celle-ci fut acharnée ; les Hovas se reformaient de temps en temps et résistaient vaillamment. Cette poursuite dura jusqu'à deux heures de l'après-midi. Pendant ce temps, les matelots enlevèrent immédiatement sept pièces de canon du fort, se réservant de revenir prendre le reste le lendemain, ce qui en porta le nombre à quinze ; en outre, on

ramassa 300 fusils. La garnison du fort était de 300 hommes, sur lesquels 100 succombèrent dans la lutte.

Le corps expéditionnaire recueillit une grande quantité de victuailles de tout genre. Après deux jours de repos, le commandant voulut mettre le comble à sa victoire en allant attaquer l'ennemi, retranché à huit lieues dans l'intérieur. Trois cents hommes furent lancés dans cette direction. C'était s'exposer à un grave échec au milieu d'un pays mal connu, coupé de ravins profonds et couvert de points, où les chemins étaient mauvais et rares. Deux cents hommes, formant réserve, s'arrêtèrent à Irandro, et les cent autres, commandés par le brave Schall, et guidés par un Français dans des passages presque impraticables, traversant des gués avec de l'eau jusqu'à la ceinture, poussèrent leur pointe à quatre lieues plus loin, jusqu'à Ambatimano. Là, ils découvrirent les retranchements des hovas, dont le nombre s'était augmenté dans leur fuite, les escaladèrent et s'en emparèrent à l'arme blanche. Le capitaine Schall fut admirable d'entrain et de bravoure.

Tombant de lassitude et de besoins, les troupes rentrèrent le lendemain à Tamatave, tirant le commandant Gourbeyre des transes d'une inquiétude mortelle, car il avait compris, un peu tard, son imprudence et l'inutilité d'une entreprise qui n'avait eu, dans un tel pays, d'autre résultat que de faire reculer l'ennemi de quelques lieues plus loin, dans des retraites inaccessibles.

La victoire de Tamatave avait excité l'ardeur du commandant de l'expédition, qui voulut compléter son triomphe en délogeant l'ennemi de Foulpointe, où les Hovas occupaient une position fortifiée.

La division leva l'ancre le 20 octobre, rentra à Sainte-

Marie pour y prendre quelques renforts. Le 26, au soir, elle mouillait sur la rade de Foulpointe ; la *Chevrette* se plaça dans la darse de la pointe aux Bœufs, la *Terpsichore* et la *Nièvre* s'embossèrent à 6 ou 700 toises des fortifications, les fonds ne permettant pas aux bâtiments de s'approcher davantage.

De la *Chevrette*, qui était à 100 toises de terre, on put reconnaître que les Hovas se tenaient sur la défensive ; deux batteries de côte, placées en avant du fort, avaient leurs pièces braquées sur l'escadre, mais on n'apercevait pas d'ennemis.

A 8 heures, le commandant Gourbeyre donna le signal de commencer le feu. Les batteries hovas rendirent coup pour coup et leurs pièces, admirablement pointées, envoyaient leurs projectiles à la *Chevrette* avec une sûreté d'effet remarquable. Cette gabare seule tira plus de 300 coups, qui finirent par éteindre le feu des batteries et par mettre en fuite leurs défenseurs. C'est à ce moment que nos hommes débarquèrent sur la pointe aux Bœufs.

On crut que l'ennemi était en fuite et à un triomphe facile ; on s'était trompé : les Hovas, embusqués derrière les remparts, firent pleuvoir sur la colonne d'assaut une grêle de projectiles. Ébranlés et surpris par cette résistance inattendue, nos marins et nos soldats s'arrêtent, reculent et prennent la fuite vers le rivage, poursuivis par les insulaires. 16 hommes furent tués et 15 blessés ; parmi les morts se trouvait l'infortuné capitaine Schall, encore heureux de ses succès des jours précédents.

Les Hovas achevèrent et mutilèrent les blessés qui tombèrent, et les équipages, frémissant d'indignation,

pouvaient contempler ces horribles scènes de leurs bords.

Le commandant Gourbeyre fut atterré de cet échec qui ruinait ses espérances, ses projets et ses rêves.

Les Hovas cependant avaient acheté chèrement leur victoire : 75 hommes, dont 2 chefs, étaient tombés pendant le combat. Le soir, le canon retentissait en l'honneur de ces derniers, dont on célébrait les funérailles avec la plus grande pompe.

Le combat de Foulpointe avait ranimé le courage des Hovas, qui se fortifièrent sur un grand nombre de points de la côte, et leur forteresse de la pointe, à Larrée, menaçait tout particulièrement notre établissement de Tintingue.

Le commandant Gourbeyre sentit la nécessité de relever le prestige de nos armes et de profiter de l'animosité et de la soif de vengeance de nos équipages pour relever nos affaires. Un conseil de guerre fut réuni, et malgré la résistance des commandants, on résolut d'attaquer la pointe à Larrée.

Le 3 novembre, la division s'embossait par le travers de cette pointe; le 4, à l'aurore, les troupes de débarquement se trouvaient groupées le long de la *Terpsichore*. Elles se trouvaient accrues d'une compagnie, formée d'artilleurs de terre et d'artilleurs de la marine et de 60 Yolofs. Le commandant Gourbeyre, avant de les lancer, harangua ces hommes, leur fit jurer de vaincre ou de mourir, enflammant ainsi leur ardeur à tirer vengeance du massacre de Foulpointe; poussant le lyrisme jusqu'à ses plus hautes limites, il les supplia de lui rapporter des lauriers pour célébrer dignement la fête du Roi, qui tombait ce jour-là.

Les bâtiments ouvrirent le feu sur le fort, occupant ainsi l'ennemi, pendant que nos hommes gravissaient les pentes. Au moment où ils escaladaient, la bayonnette au bout du fusil les chevaux de frise qui défendaient la base des remparts, le feu des navires cessa et nos hommes tombèrent sur les Hovas sans se laisser ébranler par plusieurs décharges de mitraille presque à bout portant. Le fort était à nous; 118 Hovas avaient été tués sur leurs pièces. On trouva dans le fort des canons et beaucoup de munitions, et 200 bœufs qu'on achemina immédiatement sur Sainte-Marie. Le commandant Gourbeyre était dans la joie et put le soir de ce jour porter un toast à la santé du Roi, sur cette terre fumante encore du sang de ses ennemis.

On était rentré depuis huit jours à Sainte-Marie quand on annonça qu'une nouvelle députation de la reine nous attendait à la pointe Larrée; ces députés munis de pouvoirs illimités, venaient disaient-ils traiter de la paix.

Corollaire, le gouverneur de Tamatave, était à la tête de cette députation. Ce singulier personnage, français d'origine, était né à l'île de France. Venu très jeune à Madagascar, il avait été élevé chez les Hovas et s'était mis à leur service; il se vantait d'une grande bienveillance pour les Français, mais la duplicité de son jeu ne tarda pas à être percée à jour.

Cette fois, les envoyés de la reine de Madagascar furent reçus à bord avec tous les honneurs dûs à ces illustres diplomates. les troupes prirent les armes, le canon gronda. Les tambours battirent et les officiers de la frégate, en grande tenue, les accueillirent à la coupée. Ils s'avancèrent en affectant une assurance qui n'était pas

au fond de leurs âmes, leurs regards inquiets le disaient assez.

Une conférence eut lieu dans la chambre du Conseil pendant deux jours de suite, et la paix parut en être le résultat; ils nous quittèrent avec les démonstrations les plus amicales, et déclarant qu'ils avaient la certitude que la reine ratifierait le traité qui venait d'éclorre. Ce traité nous rendait la possession de la côte de Madagascar depuis le fort Dauphin jusqu'à la baie d'Antongiti, c'est à dire un espace de 90 lieues.

Le 27 novembre l'escadre appareilla pour retourner à Bourbon. Le commandant Gourbeyre était au comble de ses vœux, croyant avoir accompli un acte décisif ! Les états-majors et les équipages étaient non moins satisfaits de quitter cet affreux pays, mais l'espoir de revoir bientôt la France, entraînait pour une plus grande part dans leur joie que la pensée d'avoir humilié Ranavaloa.

Après quinze jours de traversée, la division mouilla en rade de Bourbon. Les autorités à la tête desquelles se trouvait le gouverneur, le marquis de Cheffontaines, accueillirent les arrivants avec les plus grands honneurs et avec un enthousiasme auquel la population toute entière voulut s'associer. C'était justice, quels que fussent être les résultats définitifs de l'expédition. nos officiers, nos marins et nos soldats étaient hors de cause; ils avaient noblement fait leur devoir, largement payé de leur personne devant l'ennemi et surtout, hélas ! devant la maladie.

Un raz de marée qui obligea l'escadre à se réfugier à l'île de France, vint interrompre une série de fêtes et de réceptions, mais le 10 janvier nos navires étaient de retour à Bourbon.

Le 12, le *Madagascar* arrivait de Sainte-Marie, il appor-

tait la réponse de la reine de Madagascar. Elle refusait tout simplement de ratifier le traité de ses ambassadeurs. Ce fut une cruelle déception pour tout le monde et la fin des réjouissances, la guerre allait recommencer.

Le 2 février, nos bâtiments reprenaient tristement la mer et mouillaient le 8 du même mois dans la baie de Tintingue. La aussi, la joie ne régnait pas. L'état de la colonie était déplorable. La fièvre paludéenne y avait exercé ses ravages, près de la moitié de la garnison avait déjà succombé, et le reste tenait à peine debout. Climat insalubre, privations de toutes sortes, mauvaise eau, fatigues incessantes, telles étaient les conditions contre lesquelles nos hommes avaient eu à lutter. Les bâtiments restés en station, mieux pourvus de rafraîchissements pour les malades, avaient moins souffert. Il s'en fallait de beaucoup cependant que leur état sanitaire fut satisfaisant.

La division du commandant Gourbeyre ne tarda pas à ressentir elle-même l'influence de ce milieu contaminé. Les fièvres et la dysenterie se jetèrent avec tant de violence sur les équipages, que M. Gourbeyre résolut de retourner à Bourbon pendant qu'il avait encore quelques hommes valides. La *Chevrette* partit la première, et se perdit dans les passes de Tintingue, où le lendemain on apercevait l'extrémité de sa mâture; l'équipage heureusement put être sauvé.

Entre Madagascar et Bourbon, la division essuya deux coups de vent terribles qui achevèrent de la désemperer au physique comme au moral. Un roulis épouvantable avait tout confondu à bord de la *Terpsichore*. où les malades qui l'encombraient roulaient dans la batterie avec les lits, les boulets, les affûts, les bailles d'aisance, au

milieu de l'obscurité et dans une puanteur insupportable. Quinze hommes moururent dans cette courte traversée; l'état des malades s'aggrava, un grand nombre furent blessés. On comprend la situation de la pauvre *Terpsichore* quand elle mouilla le 10 avril en rade de Saint-Denys; d'autres spectacles avaient remplacé à son bord les festons et les guirlandes dont elle ornait peu de temps avant ses ponts et sa batterie, pour recevoir les belles créoles de l'île de France. La vie maritime est faite de ces contrastes et de ces alternatives; le marin doit être prêt à tout.

La frégate la *Junon* était arrivée en rade de Saint-Denys, portant 400 hommes de troupes et un ambassadeur envoyé par le gouvernement à la reine de Madagascar. Ce diplomate fut expédié à Madagascar, mais mille obstacles l'arrêtèrent sur sa route. Il ne put voir la perfide et rusée souveraine. La saison était dès lors très avancée, il fut impossible de songer à reprendre les hostilités avec les renforts arrivés.

Un nouveau gouverneur, M. Duval d'Ailly, venait aussi de remplacer M. de Cheffontaines. Tout était à recommencer sur des bases nouvelles et à remettre à une autre campagne. Le commandant Gourbeyre sentit que son rôle était fini et se décida à rentrer en France, sur la *Terpsichore*, dont l'équipage, éreinté et malade, était incapable de servir plus longtemps dans ces parages, où la vaillante frégate luttait depuis trois ans.

Nous nous arrêtons ici : la phase que nous venons de parcourir est suffisante pour en tirer une leçon ; si les leçons du passé peuvent servir à quelque chose ! Le récit de notre guide prend fin, d'ailleurs, au moment où nous nous

arrêtons. L'expédition que nous venons de raconter est le modèle de toutes les expéditions qui seront tentées dans les mêmes conditions à Madagascar.

Un ennemi qui, dès cette époque, n'était point *une quantité négligeable*; un gouvernement madré, qui sait qu'il a pour le défendre la maladie et le manque de routes, ce que l'on a si bien personnifié sous le nom de deux généraux : le général *la fièvre* et le général *sans chemins*, voilà nos adversaires.

Ne sont-ce pas les mêmes, à l'heure actuelle, avons-nous fait un pas décisif ? Nous sommes loin de désespérer de l'avenir. Quand la France le voudra, quand elle y pourra dépenser beaucoup d'hommes et beaucoup d'argent, la grande île lui appartiendra effectivement. D'ici là, les entreprises partielles auront les mêmes résultats, parce que les conditions n'ont pas changé. Les événements actuels le démontrent amplement, leur rapprochement de ce qui se passait sur les mêmes rivages, il y a cinquante ans, nous a semblé opportun et nous pouvons terminer en disant :

Dans ces temps-là, c'était déjà comme ça.

A. COUTANCE.





OVIDIUS NAUTICUS

PRÉFACE

Homère et Virgile ont été étudiés au point de vue de la navigation, de la science navale, par deux hommes d'une parfaite compétence : M. le vice-amiral Jurien de la Gravière et M. Jal, historiographe de la marine, auteur d'une bonne *Archéologie navale*, de la *Flotte de César*, etc.

Il était donc assez naturel que je voulusse savoir si le plus fécond des poètes latins, le plus classique après les deux plus grands princes de l'école ; si Ovide, qu'inspirèrent tant et de si divers sujets, Ovide, qui voyagea par mer et vécut sur ses bords dans des conditions tour à tour heureuses et néfastes, nous a laissé des preuves de ses connaissances nautiques, ou du moins des pensées, des aperçus, des récits, voire de simples légendes, en rapport avec un art qui, certes, ne lui fut pas absolument étranger.

A la vérité, les rares souvenirs de mes études ne me reportaient qu'à des épisodes fabuleux, où l'imagination tenait la plus grande part dans l'œuvre de ce facile et exubérant génie. Tout en espérant une assez abondante récolte, je devais donc craindre que les fruits en fussent moins substantiels qu'agréables ; mais cela même s'accorderait avec ma propre ignorance de bien des choses de la marine technique, qui construit, navigue et combat ;

et je me résignais sans trop de peine à cette perspective d'un travail sans utilité pratique ou sérieusement historique, pourvu qu'il me procurât nombre de ces jouissances que les ignorants de mon espèce cherchent encore aujourd'hui dans le sujet d'un poème, fût-il frivole, dans sa composition, dans ses fictions, dans le style, les allusions, les mille détails dont se soucient fort peu les savants et les hommes d'action. Car ceux-ci, marins ou ingénieurs, voudront bien n'en pas disconvenir : Quelle que soit leur supériorité incontestée dans notre siècle et dans le service, ils sont tellement absorbés et entraînés par les faits et par les progrès, que le culte des lettres, surtout de la poésie, leur devient forcément de plus en plus impossible et étranger ; et, pour la plupart d'entre eux, ce ne serait guère un délassement. Modeste, patient et dévoué dans sa participation à la gestion de grands intérêts, l'administrateur de la marine, celui, du moins, qui est sorti d'autres écoles, doué d'autres aptitudes et orné d'une différente instruction, se doit, au contraire, de la perfectionner, d'en provoquer autour de lui les développements, d'en recueillir pour lui-même des satisfactions assez enviables et d'en communiquer affectueusement les fruits. Tels sont les sentiments qui, après le scrupuleux accomplissement de mes fonctions, m'ont porté à quelques travaux comme celui-ci, et semblent m'autoriser à en publier les résultats.

L'œuvre d'Ovide, après élimination de plusieurs poèmes reconnus apocryphes, comprend : les Héroïdes, les Amours, l'Art d'aimer, le Remède d'amour, les Métamorphoses, les Fastes, les Tristes, les Pontiques, l'Ibis ; et pour mémoire : le Noyer, la Consolation à Livie, enfin de courts fragments des Cosmétiques et des Halieutiques. —

A partir du Noyer. je n'ai rien trouvé qui eût rapport à la navigation. Mais dans tous les autres poèmes, que de récits maritimes pleins de charme et d'intérêt ! Que d'allusions aux événements de même nature, tirés de l'histoire ou de la fable ! Que d'expressions heureuses et variées ! Héro et Léandre ; les matelots ivres métamorphosés en dauphins par Bacchus ; la tempête où périt Ceyx ; les vaisseaux d'Enée changés en Náyades ; etc. Rien qu'à parcourir le livre, j'accumulais les témoignages d'une imagination hardie, d'un style fécond et brillant, et (ce qui me plaisait davantage encore) d'une expérience assez grande des choses de la mer, sinon d'une science aussi exacte que celle dont MM. Jal et Jurien de la Gravière ont fait si complaisamment l'éloge ; — non sans quelque divergence toutefois ; car, au jugement de l'amiral, M. Jal s'exagérerait beaucoup les connaissances nautiques du Cygne de Mantoue. Voici comment s'exprime M. Jurien : « L'exactitude d'Homère en tout ce qui « touche à la marine est, à mon avis, quelque chose « d'incomparable. C'est le seul poète, sans en excepter « le Camoëns, qui me paraisse avoir pris la navigation « au sérieux. Je ne connais pas une de ses expressions, « pas même une de ses épithètes qu'un marin voudrait « désavouer. Virgile, j'ai regret à le dire, n'est point de « cette force ; il a peu navigué, et le laisse bien voir. « C'est un grand poète sans doute ; mais en fait de marine, ce n'est qu'un canotier parisien. » — Pour ne point exposer Ovide à un si malin compliment, je me garderai bien de le présenter comme un sûr arbitre du langage maritime de son époque. Il me suffit qu'il parle de la marine en poète clair et clarissime, sinon savant. — On a dit avec raison que, de tous les poètes anciens,

Ovide est celui dont le génie et le style sont le plus français. Cette opinion accréditée me permet d'espérer que mon présent travail ne sera pas dédaigné, même des exigeants et des délicats; bien que son seul mérite soit celui d'une soigneuse et modeste compilation, et d'une expurgation qui m'a paru suffisante pour les lecteurs auxquels il est destiné.

LES HÉROIDES

Ces vingt-et-une épîtres d'amantes abandonnées sur des rivages divers sont plus intéressantes par le style du poète que par le sort des héroïnes. Toutes ces délaissées parlent en connaisseuses, et en termes choisis, mais non pas élogieux, de la mer, des vents et des vaisseaux.

EPITRE 1. — *Pénélope à Ulysse*. — Elle regrette que le ravisseur d'Hélène, cause de la guerre de Troie, n'ait pas été enseveli dans les eaux courroucées. Elle questionne sur la destinée d'Ulysse quiconque aborde sur un vaisseau étranger.

O utinam tunc cum Lacedæmona classe petebat,
Obrutus insanis esset adulter aquis !
Quisquis ad hæc vertit peregrinam litora puppim,
Ille mihi de te multa rogatus abit.

EPITRE 2. — *Phyllis à Démophoon*. — Sur la promesse de Démophoon qu'il serait de retour dans quatre mois, Phyllis tantôt s'explique son retard par la violence des vents, tantôt exprime la crainte de la perte de son vais-

seau. Elle s'écrie enfin : « Tu as livré aux vents tes paroles et tes voiles. Tu jurais par la mer, par ton aïeul, qui calme les flots et les vents, mais trompeur lui-même. Hélas ! c'est moi qui ai fait réparer ton vaisseau, qui t'ai donné des rameurs pour servir ta fuite. Si nos mers blanchissent sous leurs rames, on dira que je fus bien inspirée. Je te vois à ton départ, et ta flotte dans nos ports, prête à voguer. Tu te plaignais, en m'embrassant, de la faveur des vents. Triste et désespérée, je parcours le rivage, regardant quel vent agite les flots, espérant, de chaque voile qui s'avance, qu'elle apporte mes Dieux. »

Cornua cum lunæ pleno semel orbe coissent,
Littoribus nostris ancora parta tua est.
Luna quater latuit, toto quater orbe recevit,
Nec vehit Actæas Sithonis unda rates.
Sæpe fui mendax pro te mihi, sæpe putavi
Alba procellosos vela referre notos.
Interdum timui, ne, dum vada tendis ad Hebri,
Mersa foret cana naufraga puppis aqua.
Dæmophoon, ventis et verba et vela dedisti :
Vela queror reditu, verba carere fide.
Per mare, quod totum ventis agitur et undis,
Per quod sæpe ieras, per quod iturus eras ;
Perque tuum mihi jurasti, nisi falsus et ille est,
Concita qui ventis æquora mulcet, avum...
At laceras etiam puppes furiosa refeci,
Ut, qua desererer, firma carina foret,
Remigiumque dedi, quo me fugiturus abires...
Ha ! patior telis vulnera facta meis !
At si nostra tuo spumescant æquora remo,
Jam mihi, jam dicar consuluisse meis.
Illa meis oculis species abeuntis inhæret
Cum premeret portus classis itura meos :

Ausus es amplecti colloque infusus amanti,
Quodque foret velis aura secunda queri.
Mœsta tamen scopulos fruticosaque littora calco,
Quoque patent oculis æquora lata meis.
Sive die laxatur humus, seu frigida lucent
Sidera, prospicio, quis freta ventus agat ;
Et quæcumque procul ventientia linteæ vidi,
Protinus illa meos auguror esse Deos.

ÉPÎTRE 3. — *Briseïs à Achille.* — On dit que demain, lorsque brillera l'aurore, tu dois livrer tes voiles au souffle des vents. Que la terre s'entr'ouvre soudain et me dévore, ou que la foudre me consume de ses feux, avant que sans moi les mers blanchissent sous les rames de Phthie, avant que je voie tes vaisseaux partir et m'abandonner ! Mais, soit que tu te disposes à livrer ta flotte aux efforts de la rame, soit que tu restes, rappelle-moi, comme un maître son esclave.

Quin etiam fama est, cum crastina fulserit Eos,
Te dare nubiferis linteæ vela notis.
Devorer ante, precor, subito telluris hiatus,
Aut rutilo missi fulminis igne cremer,
Quam sine me Phthiis canescant æquora remis,
Et videam puppes ire relictæ tuas !
Me modo, sive paras impellere remige classem,
Sive manes, domini more venire jube.

Un commentateur, peu judicieux à mon avis, trouve que Didon s'exprime avec plus d'éloquence dans l'Énéide ; livre IV :

Sed mihi vel tellus optem prius ima dehiscat,
Vel Pater omnipotens adiga me fulmine ad umbras,
Pallentes umbras Erebi, noctemque profundam...

D'abord, il suffirait peut-être de faire observer que l'éloquence de Briseis ne doit pas être celle de la reine de Carthage, sans être, toutefois, inférieure. Mais, si on entre dans le détail, n'est-on pas fondé à se demander ce qu'il peut bien y avoir d'éloquent dans cette redondance des « *pallentes umbras Erebi, noctemque profundam* », et s'il n'y a pas, vraiment, parti pris et maladresse à déprécier Ovide; ce que Virgile improuverait, à n'en pas douter. Les deux situations, d'ailleurs, sont bien différentes : Didon s'effraie de son amour naissant pour Enée. Aussi, le partial admirateur de Virgile se garde bien de poursuivre sa citation : « *Ante, pudor, quam te violo, aut tua jura resolvo* » dernier terme, médiocrement éloquent, de la phrase, et complément nécessaire à connaître, de la pensée. La supplique de Briseis est, à mon sens, aussi éloquente qu'attendrissante. Elle me semble une des meilleures Héroïdes, une perle de poésie épistolaire.

ÉPITRE 4. — *Phédre à Hippolyte*. — Elle veut abriter de coupables amours dans un isthme qu'assiègent deux mers, étroit défilé qui retentit de leurs doubles mugissements :

Æquora bina suis oppugnant fluctibus Isthmon,
Et tenuis tellus audit utrumque mare.
Hic tecum Træzena colam ...

ÉPITRE 5. — *Œnone à Pâris*. — Œnone, après avoir assisté, inquiète, aux préparatifs du départ de son époux, pris pour juge de la beauté entre les trois déesses, veut, à son retour, s'élancer au devant de la première voile qu'elle aperçoit. Mais ce navire porte d'autres couleurs que celles de Pâris; elle voit, en frémissant, le visage d'une autre femme...

Cæsa abies, sectæque trabes, et classe parata
Cærulea ceratas accipit unda rates,
Aura levis rigido pendentia lintea malo
Suscitat, et remis eruta canet aqua....

Adspicit immensum moles nativa profundum ;
Mons fuit ; æquoreis ille resistit aquis.
Hinc ego vela tuæ cognovi prima carinæ,
Et mihi per fluctus impetus ire fuit.
Dum moror, in summa fulsit mihi purpura prora ;
Pertimui ; cultus non erat ille tuus.
Fit propior, terrasque citâ ratis attingit aura ;
Femineas vidi corde tremente genas...

ÉPÎTRE 6. — *Hypsipile à Jason.* — C'est par d'autres que lui, qu'elle a appris son retour, et la conquête de la Toison d'Or. Hélas ! qu'avais-je affaire aux Argonautes, au vaisseau de Minerve ? Pilote Tiphys, que t'importait ma patrie ?

Litora Thessaliæ reduci tetigisse carina
Diceris, auratæ vellere dives ovis.
Quid mihi cum Minyis ? Quid cum Tritonide pinu ?
Quid tibi cum patria, navita Tiphy, mea ?

Après avoir rappelé à Jason les serments qu'il lui fit en partant, elle lui peint le moment de leur séparation, sa lenteur à s'embarquer sur l'*Argo*, et leurs regards échangés de la mer au rivage :

Ultimus e sociis sacram conscendis in Argo ;
Illa volat : ventus concava vela tenet ;
Cærulea propulsæ subducitur unda carinæ ;
Terra tibi, nobis adspiciuntur aquæ.

La vérité de ce petit tableau est frappante ; et tous les jours il se reproduit, avec les mêmes émotions, sous nos yeux.

ÉPITRE 7. — *Didon à Enée*. — Des longues doléances de cette épître (196 vers), celles qui ont trait à la marine ne sont pas les moins bien exprimées. — Didon s'efforce de retarder le prochain départ d'Enée, en alléguant la mauvaise saison. Ce qu'elle voudrait devoir à lui, elle se contentera de le devoir aux intempéries. Bientôt les vents s'apaiseront; que n'est-il disposé à changer avec eux! — Ah! du moins, qu'il vive, dût-il causer son trépas! — Elle connaît l'époque où le vent est propice au départ des côtes d'Afrique. Ses compagnons eux-mêmes demandent un délai; sa flotte n'est qu'imparfaitement réparée. Attends donc que les flots aient perdu de leur courroux, l'amour de sa violence, et que j'aie appris à supporter courageusement le malheur. — Je t'écris, et l'épée troyenne est près de mon sein.

Certus es ire tamen, miseramque relinquere Dido,
 Atque idem venti vela fidemque ferent;
 Certus es, Ænea, cum fœdere solvere naves,
 Quæque ubi sint nescis, Italia regna sequi...
 Te lapis et montes, innataque rupibus altis
 Robora, te sævæ progeniueræ feræ;
 Aut mare, quale vides agitari nunc quoque ventis,
 Quo tamen adversis fluctibus ire paras.
 Quo fugis, obstat hiems; hiemis mihi gratia prosit;
 Adspice ut eversas concitet Euræus aquas.
 Quod tibi malueram, sine me debere procellis;
 Justior est animo ventus et unda tuo.
 Non ego sum tanti, — quamvis merearis, inique, —
 Ut pereas, dum me per freta longa fugis...
 Jam venti ponent, strataque æqualiter unda
 Cæruleis Triton per mare curret aquis.
 Te quoque cum ventis utinam mutabilis esses!
 Et nisi duritia robora vincis, eris.

Quid si nescires insana quid æquora possint ?
Expertæ toties tam male credis aquæ?...
Nec violasse fidem tentantibus æquora prodest ;
Perfidia pœnas exigit ille locus...
Perdita ne perdam timeo, noceamve nocenti ;
Non bibat æquoreas naufragus hostis aquas.
Vive, precor ; sic te melius quam funere perdam ;
Tu potius leti causa fuere mei...
Nota mihi freta sunt Afrum frangentia litus ;
Temporibus certis dantque negantque viam.
Cum dabit aura viam præbebis carbasa ventis ;
Nunc levis ejectam continet alga ratem...
Et socii requiem poscunt, laniataque classis
Postulat exiguas semirefecta moras...
Dum freta mitescunt et amor dum temperat usum,
Fortiter ediscam tristia posse pati.
.....
Scribimus... et gremio Troïcus ensis adest.

EPITRE 10. — *Ariadne à Thésée*. — De ce sommet, je vis tes voiles enflées par l'impétueux Notus. Où fuis-tu ? m'écriai-je. Reviens, barbare Thésée ; tourne de ce côté ton vaisseau ; il n'emporte pas tous ceux qui le doivent monter.

Inde ego.....
Vidi præcipiti carbasa tenta Noto.
Quo fugis ? exclamo ; scelerate revertere Theseu !
Flecte ratem ; numerum non habet illa suum.

EPITRE 11. — *Canace à Macarée*. — Est-il comparaison plus gracieuse, plus touchante, que celle-ci :

Ut mare sit tremulum, tenui cum stringitur aura,
Sic mea vibrari pallentia membra videres.

Comme la mer devient tremblante quand une brise

légère en ride la surface; ainsi tu aurais vu frissonner mes membres d'où le sang s'était retiré.

EPITRE 13. — *Laodamie à Protesilas*. — La Renommée publie que, retenu par les vents, tu restes à Aulis. Ah! quand tu me fuyais, où était-il ce vent? C'est alors que la mer aurait dû résister à vos rames; c'était le temps où m'eût servi la fureur des ondes? Tu as précipitamment quitté ces lieux; le vent appelait tes voiles; c'était celui que désiraient les matelots, mais non pas moi. — Parmi les mille vaisseaux des Grecs, que le tien aborde le dernier; sors en aussi le dernier. Mais quand tu reviendras, que la rame et la voile donnent à ta carène une impulsion rapide; et arrête ta course hâtive aux rivages de la patrie.

Aulide te fama est vento retinente morari;
Ah! cum me fugeres, hic ubi ventus erat?
Tum freta debuerant vestris obsistere remis;
Illud erat sævis utile tempus aquis...
Raptus es hinc præceps; et qui tua vela vocaret,
Quem cuperent nautæ, non ego, ventus erat.
Ventus erat nautis aptus, non aptus amanti...
.
.
.
Inter mille rates tua sit millesima puppis
Jamque fatigatas ultima verset aquas.
Hoc quoque admoneo: da nave novissimus exi;
Non est, quo properes, terra paterna tibi.
Cum venies, remoque move veloque carinam,
Inque tuo celerem litore siste gradum.

EPITRE 15. — *Sapho à Phaon*. — Elle l'adjure de quitter la Sicile et de revenir à Lesbos. Vénus, fille de la mer, ouvre la mer aux amants; les vents te favoriseront. Cupidon tiendra le gouvernail; c'est lui qui, d'une main délicate, donnera ou repliera les voiles;

Solve ratem : Venus orta mari mare præstat amanti.

Aura dabit cursum ; tu modo solve ratem.

Ipse gubernabit residens in puppe Cupido ;

Ipse dabit tenera vela legetque manu.

Au cours de son épître, Sapho avait parlé de son frère, cherchant fortune sur mer :

Factus inops, agili peragit freta cærulea remo,

Quasque male amisit nunc male quærit opes.

Pour moi, dit-elle ailleurs, ce n'est pas un vent propice qui fait vogner ma barque :

Non agitur vento nostra carina suo.

ÉPÎTRE 16. — *Pâris à Hélène*. — Parti du rivage de Sigée, guidé par Vénus, j'ai, sur une nef de Phéréclée (habile constructeur ; Iliad. 1), parcouru des routes périlleuses. Je lui dus une brise complaisante et des vents propices. Née des flots, elle a tout droit sur la mer. Qu'elle persiste, et seconde, comme ceux de la mer, les mouvements du cœur, et conduise mes vœux dans leur port.

Hac duce Sigeo dubius a litore feci

Longa Phereclea per freta puppe vias.

Illa dedit faciles auras ventosque secundos ;

In mare nimirum jus habet orta mari.

Præstet et, ut pelagi, sic pectoris adjuvet æstum,

Deferat in portus et mea vota suos.

Je n'ai pu m'en tenir à l'espoir ; et j'ai voulu franchir les mers. Une flotte est construite exprès. Bons détails techniques.

Non potui debere mihi spem longius istam

Cærulea peterem quin mea vota via.

Troia cæduntur Phrygia pineta securi,
Quæque erat æquoris utilis arbor aquis;
Ardua proceris spoliatur Gargara silvis,
Innumerasque mihi longa dat Ida trabes.
Fundatura citas flectuntur robora naves;
Textitur et costis panda carina suis;
Addimus antennas et vela sequentia malos;
Accipit et pictos puppis adunca Deos.
Qua tamen ipse vehor, comitata Cupidine parvo,
Sponsor conjugii stat Dea picta sui.
Imposita est factæ postquam manus ultima classi,
Protinus Ægei ire jubebat aquis.

EPITRE 17. — *Hélène à Paris*. — Peu rassurée sur les suites de l'enlèvement qu'il lui propose : Les vaisseaux, dit-elle, battus maintenant par la tempête, on les a tous vus sortir du port sur une mer sans orages.

Omnibus invenies quæ nunc jactantur in alto
Navibus a portu lene fuisse fretum.

EPITRE 18. — *Léandre à Héro*. — Ton amant d'Abydos t'envoie le salut qu'il aimerait mieux te porter, fille de Sestos, si le courroux des mers s'apaisait... Le ciel est plus noir que la poix ; la mer bouleversée est à peine praticable pour les vaisseaux rapides. Un seul nautonier, homme audacieux, quitte le port, et te remettra ma lettre. Je me serais aussi embarqué si, lorsqu'il déliait la proue, tout Abydos n'eût été en observation..... Depuis sept nuits, mugissent les eaux de la mer... Trois fois, quittant mes vêtements, je tentais le périlleux trajet..... Bientôt (en imagination) déposant toute crainte, j'agitais péniblement mes bras dans les flots ; un effort m'élève à la surface... j'aperçois le fanal... Tu me couvres de ton manteau ; tu sèches ma chevelure. — Non, je n'ai besoin ni

d'un animal, ni d'un navire, pourvu que je puisse me livrer à la nage. Je serai passager, navire et pilote à la fois. Quand le permettra la tempête, je me servirai des rames de mon corps. Tiens donc le fanal toujours en vue.

Mittit Abydenus quam mallet ferre salutem,
Si cadat ira maris, Sesti puella, tibi.
Ipsa vides cœlum pice nigrius, et freta ventis
Turbida, perque cavas vix obeunda rates.
Unus, et hic audax, a quo tibi litera nostra
Redditur, e portu navita movit iter.
Adscensurus eram, nisi quod, cum vincula proræ
Solveret, in speculis omnis Abydos erat.
Septima nox agitur, spatium mihi longius anno,
Sollicitum raucis ut mare fervet aquis...
Ter mihi deposita est in sicca vestis arena;
Ter grave tentavi carpere nudus iter;
Obstitit inceptis tumidum juvenilibus æquor,
Mersit et adversis ora natantis aquis...
Nec mora; deposito pariter cum veste timore,
Jactabam liquido brachia lenta mari...
Jamque fatigatis humero sub utroque lacertis
Fortiter in summas erigor altus aquas,
Ut procul adspexi lumen...
Eque tuis demtos humeris mihi tradis amictus,
Et madidam siccas æquoris imbre comam.
Nec tamen officium pecoris navisve requiro,
Dummodo quas findam corpore, dentur aquæ.
Arte egeo nulla; fiat mihi copia nandi,
Idem navigium, navita, vector ero.
Cum patiétur hiems, remis ego corporis utar;
Lumen in adspectu tu modo semper habe.

ÉPITRE 19. — *Héro à Léandre*. — Je gourmande, comme toi, les flots agités. Oui, la mer se refuse au nageur; mais

la nuit dernière, le vent était plus doux. Je crains moins le changement des vents que celui de ton amour. Brave donc la mer sans cesser de la craindre. Elle engloutit les vaisseaux eux-mêmes. Penses-tu que tes bras soient plus puissants que des rames ? Les matelots, même, craignent de nager. C'est la ressource suprême quand le vaisseau est brisé.

Et mare prospiciens, odioso concita vento
Corripio verbis æquora pæne tuis.
Est mare, confiteor, nondum tractabile nanti ;
Nocte sed hesternæ lenior aura fuit.
Non ego tam ventos timeo mea vota morantes
Quam similis vento ne tuus erret amor.
Et tamen, ô juvenis ! tumidarum victor aquarum,
Sic facito, spernas ut vereare fretum.
Arte laboratæ merguntur ab æquore puppes ;
Tu tua plus remis brachia posse putas ?
Quod cupis, hoc nautæ metuunt, Leandre, natæ.
Exitus hic fractis puppibus esse solet.

Lord Byron, dans une de ses lettres, raconte que, le 5 mai 1810, en compagnie du lieutenant Ekenhead, il exécuta, à la nage, la traversée du détroit, d'Abydos à Sestos. « J'ai mis autrefois, trois heures, dit-il, à traverser le Tage, trajet bien plus dangereux, puisqu'il exige deux heures de plus que celui de l'Hellespont. »

ÉPITRE 21. — *Cydippe à Aconce*. — Aconce, jeune homme de l'île de Cée, d'une rare beauté, mais peu riche, épris de Cydippe, qu'il avait vue dans le temple de Diane à Délos, écrivit sur une pomme : « Aconce, je jure de n'être qu'à vous », et la fit rouler aux pieds de Cydippe, qui la ramassa, lut l'écrit, et se trouva liée (une loi obligeant d'exécuter tout ce qu'on promettait

dans ce temple). L'artificieux Aconce ayant réclamé l'exécution de cette promesse, Cydippe, souffrante, hésitant entre la promesse surprise et l'obéissance due à ses parents, regrette en ces termes son voyage à Délos :

Vel nunquam mallet, vel non mihi tempore in illo
Esset in Ægeis cognita Delos aquis.
Tunc mea difficili deducta est æquore navis,
Et fuit ad cæptas hora sinistra vias.
Quo pede processit ! Quo me pede limine movi !
Picta citæ tetigi quo pede texta ratis !
Bis tamen adverso redierunt carbasa vento...
Mentior, ah demens ! ille secundus erat.
Ille secundus erat qui me referebat euntem,
Quique parum felix impediabat iter.
Atque utinam constans contra mea vela fuisset !
Sed stultum est venti de levitate queri.

Combien j'aime cet « *iter parum felix* », ce voyage que, dans ses regrets, elle trouve, cependant, *un peu heureux* ! — et ce dernier vers, sur la légèreté du vent, qui semble une crainte, un pressentiment de la légèreté d'Aconce ! — Ovide a, souvent de ces nuances délicates d'expression.

LES AMOURS

Dans ces trois livres d'élégies..., je trouve peu d'allusions aux choses de la mer.

Avant le lever de l'aurore, le nautonier *observe mieux les astres* (traduction de M. Théoph. Baudement), et n'erre point à l'aventure au milieu des mers.

Ante tuos (Aurora) ortus melius sua sidera servat

Navita, nec media nescius erat aqua.

(Liv. 1. Elég. 13).

Oui, Virgile, dans les Géorgiques a bien dit à l'agriculteur : « Observe les cours des mois et des astres » *menses et sidera serva*. Mais il me semble qu'un de nos poètes d'opéras a été plus hardiment exact que M. Baudement, dans la romance si connue : *Le Point du Jour*...

L'élégie onzième du second livre est une plainte sur le départ de Corinne, qu'un navire emporte : Malédiction sur l'*Argo*, qui, le premier, s'ouvrit une route fatale sur les flots. — Sur ta route, tu n'auras ni villes, ni forêts à admirer; partout une mer bleue et perfide. Plus de légers coquillages ni de cailloux nuancés; ils ne sont que sur les sables du rivage, foulés par les pieds délicats de la jeune fille. Crois ceux qui racontent les dangers de la mer et des vents. Ce n'est pas la croyance aux tempêtes qui vous causera du mal. — Pars donc, mais reviens au premier vent favorable. Le premier, je découvrirai ton navire bien connu, et je dirai : Voici le navire qui ramène mes Dieux.

Prima males docuit mirantibus æquoris undis

Peliaco pinus vertice cæsa vias.

Quæ concurrentes inter temeraria cautes,

Conspicuam fulvo vellere vexit ovem

O utinam, ne quis remo freta longa moveret,

Argo funestas pressa bibisset aquas !

Ecce fugit notumque torum sociosque Penates

Fallacesque vias ire Corinna parat.

Quid tibi me miserum, Zephyros Eurosque timebo,

Et gelidum Borean, egelidumque Notum ?

Non illic urbes, non tu mirabere silvas ;
Una est injusti cœrula forma maris.
Nec medius tenues conchas pictos ve lapillos
Pontus habet ; bibuli litoris illa mora est.
Litora marmoreis pedibus signata puellæ ;
Hactenus est tutum ; cetera cæca via est.
Et vobis alii ventorum prælia narrent. . .
Credite ; credenti nulla procella nocet.
Vade memor nostri, vento reditura secundo ;
Impleat illa tuos fortior aura sinus.
Primus ego aspiciam notam de litore pinum,
Et dicam : nostros advehit illa Deos.

Au troisième livre, *Élégie 2*, Ovide, assistant près de sa belle, à une course de chevaux, s'intéresse au coursier qu'elle préfère, et ne se soucie pas, dit-il, de naumachies.

Plaudite Neptuno, nimium qui creditis undis ;
Nil mihi cum pelago ; me mea terra capit.

Il revient sur cette idée dans l'*élégie 8^e* du même livre. Lorsque le vieux Saturne occupait le trône des cieux :

Non freta demissi verrebant eruta remi ;
Ultima mortali tunc via litus erat.
Quid tibi cum pelago ? terra contenta fuisses.
Cur non et cælum, tertia regna, petis ?

Le poète, dans ce dernier vers, semble jeter un défi à l'aérostation.

Dans la *10^e* *élégie*, hésitant à rompre avec une coquette, il veut tantôt rentrer au port son vaisseau couronné, tantôt livrer de nouveau ses voiles au souffle des vents :

Jam mea voliva puppis redimita corona
Lenta tumescentes æquoris audit aquas...
Linteæ dem potius, ventisque ferentibus utar,
Et quamvis nolim, cogar amare tamen.

Cette image, sorte de barcarolle familière aux poètes italiens, a reçu tous ses curieux développements dans les *Rime maritime* de Nicolo Franco, Arrivabene, et autres, de l'Académie des Argonautes, imprimées à Mantoue, en 1547, à la suite des *Dialogi maritimi* de J.-J. Bottazzo, inconnus et omis par Brunet, et dont je possède un exemplaire.

L'ART D'AIMER

CHANT PREMIER

L'art, comme la voile et la rame, fait voguer les vaisseaux agiles. Vénus m'a choisi pour le Mentor de son fils. On m'appellera le Tiphys et l'Automédon de l'Amour.

Arte citæ veloque rates remoque moventur;
Arte leves currus, arte regendus Amor.
Me Venus artificem tenero præfecit Amori;
Tiphys et Automedon dicar Amoris ego.

Différez pendant l'hiver; celui qui se confie alors à l'Océan a peine à se soustraire au naufrage.

Differ opus, dum tristis Hiems, dum Pleiades instant,
Dum tener æquorea mergitur hædus aqua;
Tunc bene desinitur, tunc, si quis creditur alto,
Vix tenuit laceraæ naufraga membra ratis.

Une peau blanche ne sied point au marin. L'eau de la mer, les rayons du soleil doivent avoir bruni son teint.

*Candidus in nauta turpis color ; æquoris unda
Debet et a radiis sideris esse niger.*

CHANT SECOND

Pendant qu'Ulysse traçait sur le sable, aux yeux de Calypso, le plan du siège de Troie, une vague vint soudain l'effacer. Osez donc, dit la déesse, vous fier à ces flots qui, en un clin d'œil, viennent d'effacer de si grands noms !

*Pluraque pingebat, sublitus cum Pergama fluctus
Abstulit, et Rhesi cum duce castra suo.
Tum Dea : « Quas, inquit, fidas tibi credis ituro,
Perdiderint undæ nomina quanta, vides !*

Modérez vos empresses, jeune homme. Vous voguez en pleine mer ; mais le port est encore loin.

*Quid properas, juvenis ? Mediis tua pinus in undis
Navigat ; et longe, quem pelo, portus abest.*

Parlant, ailleurs, d'un bonheur désormais assuré. « Le vent qui vous guidait au sortir du port, ne doit plus vous servir en pleine mer. »

*Sed non, quo dederas a litore carbasa vento
Utendum, medio cum potiare freto.*

Et ne m'accusez pas d'inconséquence. Le même vent n'enfle pas toujours nos voiles : au souffle de Borée succède celui de l'Eurus ; aujourd'hui l'haleine du Zéphyre fait voguer notre esquif ; demain ce sera le vent du midi.

Nec levitas culpanda mea est. Non semper eodem
Impositos vento panda carina vehit.
Nam modo Threïcio Borea, modo currimus Euro;
Sæpe tument Zephyro lintea, sæpe Noto.

CHANT TROISIÈME

Après avoir cité des amours dévoués jusqu'à la mort, il reconnaît qu'ils ne sont pas le produit de son art, et qu'une voile plus légère convient à son esquif.

Nec tamen hæ mentes nostro poscuntur ab arte;
Conveniunt cymbæ vela minora meæ.

Presqu'au début de ce troisième chant : « Je suis encore dans le port, dit le poète; le souffle du Zéphyre suffit pour me pousser au large; réservons l'effort des vents pour la pleine mer. » — Ne dirait-on pas qu'ils sont à ses ordres ?

Sed me flaminibus venti majoris iturum;
Dum sumus in portu, provehat aura levis.

Cependant, si, dans le calme de la mer, le pilote se repose; quand survient la tempête, il doit employer toutes ses ressources :

Cum mare compositum est, securus navita cessat;
Cum tumet, auxiliis assidet ille suis.

Enfin, il faut un peu d'amertume aux appétits blasés; souvent, c'est par un temps favorable que sombre l'esquif :

Dulcia non ferimus; suco renovemur amaro;
Sæpe perit ventis obruta cymba suis.



LE REMÈDE D'AMOUR

Qu'il se réjouisse, l'amant heureux, et navigue sous un vent propice; mais réprimez les causes funestes de soucis; et voguez en sûreté sous ma conduite. Attaquez, d'abord, le mal dès sa naissance.

Gaudeat, et vento naviget ille suo...
Me duce, damnosas, homines, compescite curas;
Rectaque cum sociis me duce navis eat...
Principiis obsta; sero medicina paratur.

Ce dernier vers, susceptible de tant d'heureuses applications, et qui passera à l'immortalité, en fera-t-il pardonner bien d'autres?

Ovide prône aussi, toutefois, des secours obliques :

Stultus ab obliquo qui cum descendere possit,
Pugnat in adversas ire natator aquas.

Fuyez, fuyez les enchanteresses ! De quel secours furent pour Circé les plantes dont Persée lui enseigna l'usage, — lorsque les vaisseaux d'Ulysse, poussés par un vent favorable, voguaient vers Ithaque ? — Vainement, elle s'écriait : Vois et redoute cette mer agitée ; plus tard, e vent te servira. Ulysse levait l'ancre, et le vent emportait des plaintes inutiles :

Quid tibi profuerunt, Circe, Perseides herbæ
Cum sua Neritias abstulit aura rates ?
« Et freta mota vides (*diceris*) ; et debes illa timere ;
Utilior velis postmodo ventus erit. »
Illa loquebatur, navem solvebat Ulixes ;
Irrita cum velis verba tulere Noti.

Après de si judicieux conseils, le poète en donne de pires, tels que de s'affourcher sur deux ancres, de mettre à sa ligne deux hameçons ; ou, si l'on est de caractère trop faible, de se laisser aller à la dérive :

Non satis una tenet ceratas ancora puppes ;
Non satis est liquidis unicus hamus aquis.
Mollior es, nec abire potes, vinctusque teneris,
Et tua sævus Amor sub pede colla premit ;
Desine luctari ; referant tua carbasa venti,
Quaque vocant fluctus, huc tibi remus eat.

Pourtant, il ajoute d'avoir toujours en pensée le mal qui peut en advenir ; comme le marchand qui attend le retour d'un vaisseau, doit se représenter le rivage couvert des débris de sa fortune :

Ad mala quisque animum referat sua ; ponet amorem.
Ille habet in reditu navim ; mare semper iniquum
Cogitet, et damno litora fæda suo.

Enfin, content de lui, selon son habitude, Ovide demande que l'on couronne son navire, fatigué de la course :

Hoc opus exegi ; fessæ date sarta carinæ.

LES MÉTAMORPHOSES

Dans ce chef-d'œuvre, la récolte est particulièrement abondante, surtout aux livres 3, 7, 8, 11, 14 et 15. Rien aux livres 4, 5 et 10 qu'il me paraisse utile de mentionner.

LIVRE PREMIER

Dans la peinture du Chaos :

...Nec brachia longo
Margine terrarum porrexerat Amphitrite;
Quaque fuit tellus, illic et pontus et aër.
Sic erat instabilis tellus, innabilis unda
Lucis egens aër; nulli sua forma manebat.

Mais un Dieu *quelconque* (quisquis fuit ille Deorum).

Tum freta diffundi, rabidisque tumescere ventis
Jussit, et ambitæ circumdare litora terræ.
Vela dabat ventis, nec adhuc bene noverat illos
Navita...

Bientôt, dans le châtement du Déluge universel,

Omnia pontus erant, deerant quoque litora ponto;
Obruerat tumulos immensa licentia ponti.

La race coupable ayant péri, le courroux de la mer
s'apaise; le Souverain des eaux dépose son trident, et
rétablit le calme dans son empire.

Nec maris ira manet, positoque tricuspile telo
Mulcet aquas Rector pelagi.

LIVRE 2.

Le char du Soleil, monté par Phaëton, était devenu
trop léger; tel qu'un vaisseau trop peu lesté, vacille, et
devient le jouet mobile des flots; bientôt il est emporté
comme le navire battu par le souffle furieux de Borée, et
dont le pilote, vaincu par la tempête, abandonne le gou-
vernail aux Dieux. et le salut aux prières :

Utque labant curvæ justo sine pondere naves
Perque mare instabiles nimia levitate feruntur.

... ita fertur, ut acta

Præcipiti pinus Borea, cui victa remisit
Frena suus rector, quam Dis votisque reliquit.

LIVRE 3.

Citons en entier l'apologue des matelots changés en poissons, pour leur déloyauté envers Bacchus, encore enfant, qu'ils ont trouvé dans la campagne, appesanti de sommeil et de vin, et conduit à leur bord, dont le patron Acétès, raconte l'événement à Penthée, roi de Thèbes.

Ce récit met en relief les aptitudes et occupations diverses des marins, leurs mutineries, leur trahison dont se rit le Dieu du vin, qui les trompe à son tour, rend impuissants leurs efforts pour faire avancer le vaisseau, et leur cause, enfin, telle frayeur en apparaissant entouré d'animaux féroces, que tous, hors Acétès, se précipitent dans la mer, où s'opère leur métamorphose. — Dès que l'enfant arrive à bord, sous la conduite d'Opheltès, le patron avait bien soupçonné qu'il était un Dieu, et l'avait prié de les protéger; mais Dictys, un fin gabier, Mélanthe, qui veille sur la proue, Epopée, chef des rameurs, se moquent de lui et le battent. — Bacchus s'éveille, et demande à être conduit à Naxos, ce qu'on lui promet avec serment; mais dès qu'Acétès tourne la proue de ce côté, ses compagnons s'y opposent, et il leur abandonne le gouvernail. C'est alors que Bacchus, feignant de pleurer, se rit des traîtres, immobilise leur navire, et leur cause cette terreur qui les abrutit et les métamorphose :

... Opheltès

Virgineæ puerum ducit per litora forma.

Ille mero somnoque gravis, titubare videtur,
Vixque sequi ; — specto cultum, faciemque, gradumque ;
Nil ibi quod possit credi mortale videbam.
Et sensi, et dixi sociis : Quod numen in isto
Corpore sit, dubito ; sed corpore numen in isto est.
Quisquis es, ô faveas, nostrisque laboribus adsis.
His quoque des veniam. — Pro nobis mitte precari,
Dictys ait, que non alius conscendere summas
Oclor antennas, pressoque rudente relabi.
Hoc Libys, hoc Flavus, proræ tutela, Melanthus ;
Hoc probat Alcimedon, et qui requiemque modumque
Voce dabat remis, animorum hortator Epopeus ;
Hoc omnes alii, prædæ tam cæca cupido est !
Non tamen hoc sacro violari pondere pinum
Perpetiar, dixi ; pars hic mihi maxima juris ;
Inque aditu obsisto : furit audacissimus omni
De numero Lycabas, qui Thusca pulsus ab urbe,
Exsilium, dira pœnam pro cede, luebat.
Is mihi, dum resto, juvenili guttura pugno
Rupit, et excussum misisset in æquora, si non
Hæsissem, quamvis amens, et fune retentus.
Impia turba probant factum ; tum denique Bacchus,
Bacchus enim fuerat, veluti clamore solutus
Sit sopor, atque mero redeunt in pectora sensus :
Quid facitis ? Quis clamor ! ait ; qua dicite, nautæ,
Huc ope perveni ? quo me deferre paratis !
— Pone metum, Proreus, et quos contingere portus
Ede velis, dixit ; terra sistere petita.
— Naxon, ait Liber, cursus advertite vestros.
Illa mihi domus est ; vobis erit hospita tellus.
Per mare fallaces, perque omnia numina jurant
Sic fore, meque jubent pictæ dare vela carinæ.
Dextera Naxos erat ; dextrâ mihi lintea danti,
Quid facis, ô demens ? quis te furor, inquit, Acæte,
Quisque pro se, tenet ? lævam pete : maxima nūlu
Pars mihi significat ; pars quid velit, aure susurrat.

Obstupui : capiatque alius moderamina, dixi ;
Meque ministerio scelerisque artisque removi.
Incepor a cunctis ; totumque immurmurat agmen.
E quibus Æthalion : Te scilicet omnis in uno
Nostra salus posita est, ait ; et subit ipse, meumque
Explet opus, Naxoque petit diversa relictæ.

Tum Deus illudens, tanquam modo denique fraudem
Senserit, e puppi pontum prospectat adunca.
Et flenti similis : Non hæc mihi litora, nautæ.
Promisistis, ait ; non hæc mihi terra rogata est ;
Quo merui pœnam facto ? quæ gloria vestra est,
Si puerum juvenes, si multi fallitis unum ?
Jamdudum flebam ; lacrymas manus impia nostras
Ridet, et impellit properantibus æquora remis.
Per tibi nunc ipsum, nec enim præsentior illo
Est Deus, adjuro, tam me tibi vera referre
Quam veri majora fide ; stetit æquore puppis
Haud aliter quam si siccum navale teneret.
Illi admirantes remorum in verbere perstant,
Velaque deducunt, geminaque ope currere tentant.
Impediunt hederæ remos, nexuque recurvo
Serpunt, et gravidis distinguunt vela corymbis.
Ipse, racemiferis frontem circumdatus uvis,
Pampineis agitât velatam frondibus hastam.
Quem circa tigres, simulacraque inania lyncum,
Pictarumque jacent fera corpora pantherarum.
Exsiluere viri ; sive hoc insania fecit,
Sive timor ; primusque Medon nigrescerre pinnis
Corpore depresso, et spinæ curvamina flecti
Incipit ; huic Lycabas : In quæ miracula, dixit,
Verteris ? et lati rictus, et panda loquenti
Naris erat, squamamque cutis durata trahebat.
At Lybis, obstantes dum vult obvertere remos,
In spatium resilire manus breve vidit, et illas
Jam non esse manus, jam pinnas posse vocari,

Alter ad intortos cupiens dare brachia funes,
Brachia non habuit, truncoque repandus in undas
Corpore desiluit; falcata novissima cauda est,
Qualia dividuæ sinuuntur cornua Lunæ.
Undique dant saltus, multaque adspergine rorant;
Emerguntque iterum, redeuntque sub æquora rarsus;
Inque chori ludunt speciem, lascivique jactant
Corpora, et acceptum patulis mare naribus efflant.
De modo viginti, tot enim ratis illa ferebat,
Restabam solus; pavidum gelidumque trementi
Corpore, vixque meum firmat Deus, « Excute, dicens,
Corde metum, Diamque tene. » Delatus in illam,
Accensis aris, Bacchoia sacra frequento.

LIVRE 6.

Minerve, dans sa lutte avec Arachné, représente dans un tissu le Roi des mers, debout, frappant de son trident des rochers escarpés, dont les flancs entr'ouverts font jaillir un coursier. Par ce témoignage de sa puissance, Neptune revendique l'empire de la contrée :

Stare Deum pelagi, longoque ferire tridente
Aspera saxa facit, medioque e vulnere saxi
Exsiluisse fretum, quo pignore vindicat urbem.

Pour la conquête de la Toison d'or, Calaïs et Zétès, fils jumeaux de Borée et d'Orythie, dès qu'en eux l'enfance eût fait place à la jeunesse, s'unirent aux descendants de Minée, et s'élancèrent sur le premier de tous les vaisseaux, à travers des mers inconnues :

Ergo, ubi concessit tempus puerile juvenæ,
Vellera cum Minys nitide radiantia villo
Per mare non notum prima petiere carina.

LIVRE 7.

Dans le récit de la conquête de la Toison d'or, que de vers se rapportent à la marine; bien que tout l'intérêt du drame soit dans les enchantements et les évocations de Médée! — Les Argonautes, descendants ' de Minyas, après bien des hasards courus sous la conduite de Jason, touchent enfin au Phasis, qui roule sur le limon ses eaux rapides.

*Jamque fretum Minyæ Pagasæa puppe secabant,
Multaque perpessi claro sub Jasone, tandem
Contigerant rapidas limosi Phasidos undas.*

Violemment éprise de Jason, Médée hésite pourtant à trahir son père et son pays; mais la passion l'emporte : Epouse de ce héros, je serai favorisée des Dieux; ma tête s'élèvera jusqu'aux astres. Que parle-t-on d'écueils cachés sous les flots, de Charybde, de Scylla?... Pressée sur le sein de Jason, je traverserai sans peur les vastes mers :

.... Quo conjuge felix

*Et Dis cara ferar, et vertice sidera tangam,
Quid quod nescio qui mediis concurrere in undis
Dicuntur montes, ratibusque inimica Charybdæ,
Nunc sorbere fretum, nunc reddere; cinctaque ævis
Scylla rapax canibus siculo latrare profundo?
Nempe tenens quod amo, gremioque in Jasonis hærens,
Per freta longa trahar; nihil illum amplexa verebor.*

Abrégeons aussi l'épisode de Céphale et Procris, d'un attrait douloureux, mais dont le début seulement a quelque intérêt maritime. C'est l'arrivée de Céphale à Enopie (Egine) sur un vaisseau athénien, au moment où s'éloigne la flotte de Minos ;

Classis ab Ænoplis etiamnum Lyctia muris
Spectari poterat, quum pleno concita velo
Attica puppis adest, in portusque intrat amicos,
Quæ Cephalum, patriæque simul mandata ferebat.

LIVRE 8.

Scylla, fille de Nisus, roi de Mégare, assiégée par Minos, dont elle est follement éprise, trahit son père en lui enlevant le cheveu fatal auquel était attachée la destinée de son royaume ; mais le vainqueur la méprise et met à la voile pour retourner en Crète ; Scylla, désespérée, s'élance à la mer et suit à la nage les vaisseaux, jusqu'au moment où, sous la menace de son père, métamorphosé en épervier, elle-même est changée en alouette.

Minos, ut leges captis justissimus auctor
Hostibus imposuit, classis retinacula solvi
Jussit, et æratas impelli remige puppes.
Scylla, freto postquam deductas nare carinas,
Nec præstare ducem sceleris sibi præmia vidit,
Quo fugis ? exclamat...
Quo fugis ? immitis !...
Me miseram ! — Properare juvat ; divulsaque remis
Unda sonat...
Insequar invitum !... puppimque amplexa recurvam,
Per freta longa trahar. — Vix dixerat, insilit undas,
Consequiturque rates, faciente Cupidine vires,
Gnosiacæque hæret comes invidiosa carinæ.
Quam pater ut vidit, etc.

LIVRE 9.

Byblis, se reprochant d'avoir trop tôt déclaré son amour pour Caunus, s'écrie : Pour voguer avec le se-

cours des vents, j'aurais dû ne leur livrer qu'une partie de ma voile, observer leur souffle et ne m'aventurer que sur une mer sûre. Maintenant, j'ai déployé toutes mes voiles à des vents inconnus ; aussi, poussée contre des écueils, vais-je m'engloutir dans les abîmes de l'Océan.

*Parte aliqua veli, qualis foret aura, notare
Debueram, tutoque mari decurrere ; quæ nunc
Non exploratis implevi linteæ ventis ;
Auferor in scopulos igitur, submersaque toto
Obruor Oceano.*

LIVRE II.

Ceyx, roi de Thessalie, allant consulter l'oracle de Claros, périt dans un naufrage et fut retrouvé sur le bord de la mer par Alcyone, son épouse, qui y mourut de regrets. — Tous deux furent changés en alcyons.

*Anxia prodigiis turbatus pectora Ceyx,
Consulat ut sacras, hominum oblectamina, sortes,
Ad Clarium parat ire Deum.*

Alcyone, effrayée des dangers de la mer, veut le détourner de ce projet ; il la rassure par la promesse d'un prochain retour :

*ALC. — Æquora me terrent, et ponti tristis imago ;
Et laceras nuper tabulas in litore vidi ;
Et sæpe in tumulis sine corpore nomina legi...
CEYX. — Longa quidem nobis omnis mora ; sed tibi juro
Per patrios ignes, si me modo fata remittent,
Ante reversurum quam Luna bis impleat orbem.*

Un vaisseau est lancé, armé de ses agrès. Les matelots, à l'ordre de Ceyx, ramènent la rame contre leur poitrine, et, à coups égaux, fendent les vagues :

Protinus eductam navalibus æquore tingi
Aptarique pinum jubet armamentis.
At juvenes, quærente moras Ceyce, reducunt
Ordinibus geminis ad fortia pectora remos,
Æqualique ictu scindunt freta...

Alcyone, les yeux humides, les contemple du rivage,
jusqu'à ce que disparaisse le sommet des voiles :

... Sustullit illa

Humentes oculos, stantemque in puppe recurva
Concussaque manu dantem sibi signa maritum
Prima videt.
Dum licet, insequitur fugientem lumine pinum;
Hæc quoque, ut haud poterat spatio submeta videri,
Vela tamen spectat summo fluitantia malo...
Ut nec vela videt, vacuum petit anxia lectum.

Le long récit de la tempête et du naufrage suit immédiatement. Je le transcris tout entier, et n'ai garde d'en donner le sommaire au lecteur, que je convie à scruter tous les détails de la vérité du tableau, à goûter tout le charme de ces beaux vers :

Portubus exierant, et moverat aura rudentes.
Obvertit lateri pendentes navita remos,
Cornuaque in summa locat arbore, tota que malo
Carbasa deducit, venientesque excipit auras.
Aut minus, aut certe medium non amplius æquor
Puppe secabatur, longæque erat utraque tellus,
Quum mare sub noctem tumidis albescere cæpit
Fluctibus, et præceps spirare valentius Eurus.
« Ardua jamdudum demittite cornua, rector
Clamat, et antennis totum subnectite velum. »
Hic jubet; impediunt adversæ jussa procellæ;
Nec sinit audiri vocem fragor æquoris ullam.

Sponte tamen properant alii subducere remos,
Pars munire latus, pars ventis vela negare;
Egerit hic fluctus, æquorque refundit in æquor.
Hic rapit antennas. — Quæ dum sine lege geruntur,
Aspera crescit hiems, omnique e parte feroces
Bella gerunt venti, fretaque indignantia miscent
Ipse posset nec se, qui sit status, ipse fatetur
Scire ratis rector, nec quid jubeatve, vetelve.
Tanta mali moles, totaque potentior arte est!
Quippe sonant clamore viri, stridore rudentes,
Undarum incursu gravis unda, tonitribus æther.
Fluctibus erigitur, cælumque æquare videtur
Pontus, et inductas adspergine tingueret nubes;
Et modo, quum fulvas ex imo verrit arenas,
Concolor est illis, stygia modo nigrior unda,
Sternitur interdum, spumisque sonantibus albet.
Ipsa quoque his agitur vicibus Trachinia puppis;
Et modo sublimis, veluti de vertice montis
Despicere in valles, imumque Acheronta videtur;
Nunc ubi demissam curvum circumstelit æquor,
Susplicere inferno summum de gurgite cælum;
Sæpe dat ingentem fluctu latus icta fragorem,
Nec levius pulsata sonat, quam ferreus olim,
Quum laceras aries ballistave concutit arces,
Utque solent, sumtis in cursu viribus, ire
Pectore in arma feri prætentaque tela leones.
Sic ubi se ventis admiserat unda coortis,
Ibat in arma ratis, multoque erat altior illis.
Jamque labunt cunei, spoliataque tegmine ceræ
Rima patet, præbetque viam letalibus undis.
Ecce cadunt largi resolutis nubibus imbres
Inque fretum credas totum descendere cælum,
Inque plagas cœli tumefactum adscendere pontum.
Vela madent nimbis; et cum cœlestibus undis
Æquoræ miscentur aquæ; caret ignibus æther,
Cæcæque nox premitur tenebris hiemisque suisque.

Discutiunt tamen has, præbentque micantia lumen
Fulmina; fulmineis ardescunt ignibus undæ.
Dat quoque jam saltus intra cava texta carinæ
Fluctus; et ut miles, numero præstantior omni,
Quum sæpe adsiluit defensæ mænibus urbis,
Spe potitur tandem, laudisque accensus amore,
Inter mille viros, murum tamen occupat unus.
Sic ubi pulsarunt acres latera ardua fluctus,
Vastius nsurgens decimæ ruit impetus undæ;
Nec prius absistit fessam oppugnare carinam
Quam velut in captæ descendat mænia navis.
Pars igitur tentabat adhuc invadere pinum,
Pars maris intus erat; trepidant haud secius omnes
Quam solet urbs, aliis murum fodientibus extra,
Atque aliis murum trepidare tenentibus intus.
Deficit ars, animique cadunt; totidemque videntur
Quot veniant fluctus, ruere ac irrumpere mortes.
Non tenet hic lacrymas, stupet hic; vocat ille beatos
Funera quos maneant; hic votis numen adorat,
Brachiaque ad cælum, quod non videt, irrita tollens
Poscit opem; subeunt illi fratresque paresque;
Huic cum pignoribus domus, et quod cuique relictum est.
Halcyone Ceyca movet; Ceycis in ore
Nulla nisi Halcyone est; et quod desideret unam,
Gaudet abesse tamen; patriæ quoque vellet ad oras
Respicere, inque domum supremos vertere vultus.
Verum ubi sit nescit, tanta vertigine pontus
Fervet, et inducta piceis e nubibus umbra.
Omne latet cælum, duplicataque noctis imago est!
Frangitur incursu nimborum turbinis arbor;
Frangitur et regimen; spoliisque animosa superstans
Unda, velut victrix, sinuatas despicit undas;
Nec levius quam si quis Athon, Pindumve, revulsos
Sede sua, totos in apertum everterit æquor,
Præcipitata ruit, pariterque et pondere et ictu

Mergit in ima ratem ; cum qua pars magna virorum
Gurgite pressa gravi, neque in aëre reddita, fato
Functa suo est ; alii partes et membra carinæ,
Trunca tenent ; tenet ipse manu qua sceptrâ solebat,
Fragmina navigii Ceyx, socerumque patremque
Invocat, heu ! frustra ; sed plurima nantis in ore
Halcyone conjux ; illam meminitque refertque.
Illius ante oculos ut agant sua corpora fluctus
Optat, et exanimis manibus tumuletur amicis.
Dum natat, absentem, quoties sinit hiscere fluctus,
Nominat Halcyonen, ipsisque immurmurat undis.
Ecce super medios fluctus niger arcus aquarum
Frangitur, et rupta mersum caput obruit unda.

Nul, certes, si peu qu'il ait affronté la mer, ne méconnaîtra la fidélité de cette description, et ne regrettera la prolixité de quelques périodes, dont notre poète est coutumier. Ovide n'eût-il abordé la marine et parlé son langage que dans cet épisode, et dans celui des matelots punis par Bacchus ; il mériterait, ce me semble, une gaffe ou un aviron d'honneur !

LIVRE 12.

Les vaisseaux des Grecs, prêts à partir pour Troie, sont retenus par les vents contraires ; mais la colère de Diane et celle des flots étant apaisées, les mille voiles s'enflent au souffle des vents, et après bien des traverses, touchent enfin aux rivages de Troie :

(Pâris) qui rapta longum cum conjuge bellum
Adtulit in patriam, conjuratæque sequuntur
Mille rates...
Nec dilata foret vindicta, nisi æquora sævi
Invia fecissent venti Bæotæque tellus
Aulide piscosa puppes tenuisset ituras,

Quum pariter Phæbes, pariter maris ira recessit,
Accipiunt ventos a tergo mille carinæ,
Multaque perpessæ Phrygia poliuntur arena.

LIVRE 13.

Dans la dispute d'Ajax et d'Ulysse, pour la possession des armes d'Achille, Ajax s'écrie : « Quand Jupiter lançait sur nos vaisseaux les Troyens, le fer et la flamme, où était-il, Ulysse, le beau parleur ? Comme moi, faisait-il un rempart de son corps aux mille vaisseaux, espoir de votre retour ? Pour tant de vaisseaux, je demande ces armes :

Ecce ferunt Troës ferrumque, ignemque, Jovemque
In Danaas classes ; ubi nunc facundus Ulixes ?
Nempe ego mille meo protexi pectore puppes,
Spem vestri reditus ; date pro tot navibus arma.

Mais Ulysse répond que, sans nier les services d'Ajax, c'est Patrocle, ami d'Achille, qui a mis en fuite les Troyens, sauvé la flotte et ses défenseurs, qu'Ajax ne couvrirait pas, seul, de son bouclier :

Quid tamen hoc refert, si se pro classe Pelasga
Arma tulisse refert contra Troasque Jovemque ?
Confiteorque, tulit. Sed...
Reppulit Actorides, sub imagine tutus Achillis,
Troas ab arsuris cum defensore carinis.
Nec tu, quum socia clypeum pro classe tenebas,
Solus eras ; tibi turba comes.

LIVRE 14.

Les vaisseaux d'Enée changés en Naïades. — Les Troyens s'enfuient de l'île de Circé, et arrivent à l'embouchure du Tibre. Enée épouse Lavinie, fille de Latinus.

Turnus la lui dispute et porte la flamme sur sa flotte. Cybèle intervient, appelle la foudre et les vents... L'un d'eux rompt les câbles, renverse les vaisseaux. Le bois s'amollit, les flancs s'assouplissent... De nouvelles Naïades se jouent sur les flots, et secourent les navires en danger, à l'exception des Grecs. Elles virent avec joie les débris du vaisseau d'Ulysse, et celui qu'il avait reçu d'Alcinoüs se durcir en rocher, nouvel écueil sur les eaux.

Solvitur herboso religatus ab aggere funis,
Et procul insidias, infamatæque relinquunt
Tecta Deæ, lucosque petunt ubi nubibus umbra
In mare cum flava prorumpit Thybris arena.
.....Fert ecce avidas in pinea Turnus
Texta faces; ignesque timent quibus unda pepercit.
Jamque picem et ceras, alimenta que cætera flammæ
Mulciber urebat, perque altum ad carbasa malum
Ibat, et incurvæ fumabant transtra curinæ;
Quum memor has pinus Idæo vertice cæsas
Sancta Deum genitrix :
« Irrita sacrilega jactas incendia dextra,
Turne, ait; eripiam; nec me patiente cremabit
Ignis edax nemorum partes et membra meorum. »
Intonuit dicente Dea; tonitrumque secuti
Cum saliente graves ceciderunt grandine nimbi;
Aëraque et subtilis tumidum concursibus æquor
Astræi turbant, et eunt in prælia fratres.
E quibus alma parens unius viribus usa,
Stuppea prorumpit Phrygiæ retinacula classis,
Fertque rates pronas, medioque sub æquore mergit.
Robore mollito, lignoque in corpora verso,
In capitum faciem puppes mutantur aduncæ.
In digitos abeunt, et crura natantia, remi;
Quodque prius fuerat, latus est; mediisque carina
Subdita navigiis spinæ mutatur in usum.

Lina comæ molles, antennæ brachia fiunt.
Cærulæ, ut fuerat, color est ; quasque ante timebant
Illas virgineis exercent lusibus undas
Naidæ æquoræ ; durisque in montibus ortæ
Molle fretum celebrant, nec eas sua tangit origo.
Non tamen oblité quam multa pericula sævo
Pertulerint pelago, jaclatis sæpe carinis
Subposuere manus, nisi si qua vehebat Achivos.
Cladis adhuc Phrygiæ memores, odere Pelasgos ;
Neritiæque ratis viderunt fragmina lætis
Vultibus, et lætæ videre rigescere puppim
Cautibus Alcinoï, saxumque increscere ligno.

LIVRE 15.

La venue d'Esculape à Rome. — Cet intéressant récit de l'évènement qui mit fin à la peste de Rome, contient plusieurs vers maritimes, et l'indication de la route suivie d'Epidaure à l'embouchure du Tibre par le serpent sous la figure duquel s'était déguisé le fils d'Apollon pour monter sur le navire couronné de fleurs et délivré de ses amarres par les députés romains : « *Torta coronatæ solvunt retinacula navi* ». — Mais ce morceau un peu long, ne me paraît pas, dans son ensemble, susceptible d'entrer, *in-extenso*, dans ce travail. Il commence ainsi :

Dira lues quondam Latias vitia verat auras...

et c'est à partir des vers ci-après qu'Ovide raconte la navigation d'Esculape :

Impulerat levis aura ratem. Deus eminet alte
Impositaque premens puppim cervice recurvam,
Cæruleas despectat aquas, modicisque per æquor
Ionium zephyris sexto Pallantidos ortu
Italiam tenuit.



LES FASTES

LIVRE I. — Ovide demande à Janus pourquoi, sur la monnaie, on voit d'un côté un vaisseau, de l'autre une tête à deux faces. — Le vaisseau, répond Janus, est un souvenir de l'hospitalité que Saturne, chassé du ciel par Jupiter, et arrivé sur un vaisseau dans le fleuve de l'Etrurie, a reçue dans ce pays :

Ov. — *Multa quidem didici ; sed cur navalis in ære*

Altera signata est, altera forma biceps ?

JAN. — *At bona posteritas puppim servavit in ære*

Hospitis adventum testificata Dei.

Evandre, exilé de son royaume d'Arcadie, arrive dans le Tibre avec sa mère, la prophétesse Carmenta, qui l'encourage et lui prédit les destinées de Rome :

« *Nec fera tempestas toto tamen horret in anno ;*

Et tibi, crede mihi, tempora veris erunt. »

Vocibus Evander firmata mente parentis

Nave secat fluctus, Hesperiamque tenet ;

Jamque ratem doctæ monitu Carmentis in amnem

Egerat, et Tuscis obviis ibat aquis.

LIVRE II. — Arion, poète de Lesbos, revenant de Sicile dans sa patrie, chargé des trésors qu'il devait à son art, redoutait les flots et les orages ; mais la mer lui devait offrir un asile plus sûr que son navire. Menacé de mort par le pilote et l'équipage, il obtient d'essayer encore sa lyre, et soudain se précipite dans les flots. Un dauphin le reçoit, et pour payer son passage, il chante encore. Aussi, Jupiter plaça le Dauphin parmi les astres, et donna neuf étoiles à cette constellation :

Nomen Arionium Siculas impleverat urbes,
Captaque erat lyricis Ausonis ora modis.
Inde domum repetens puppim conscendit Arion,
Atque ita quæsitâ arte ferebat opes.
Forsitan, infelix, ventos undamque timebas ;
At tibi nave tua tutius æquor erat :
Namque gubernator dstricto constitit ense,
Cæteraque armata conscia turba manu.
Ille, metu vacuus, mortem non deprecor, inquit ;
Sed liceat sumta pauca deferre lyra.
Dant veniam...
Flebilibus veluti numeris canentia dura
Trajectus penna tempora cantat olor.
Protinus in medias ornatus desilit undas ;
Spargitur impulsa cærule puppis aqua.
Inde, fide majus ! tergo Delphina recurvo
Se memorant oneri supposuisse novo.
Ille sedens citharamque tenet, pretiumque vehendi
Cantat, et æquoreas carmine mulcet aquas.
Di pia facta vident : astris Delphina recepit
Juppiter, et stellas jussit habere novem.

LIVRE III. — Le poète décrit la tempête qui assaillit le vaisseau d'Anna, sœur de Didon, après l'envahissement de ses états par les Numides, et l'hospitalité temporaire que lui avait accordée Battus, roi de Mélite. Cette tempête jette le navire sur le rivage de Laurentum, où Anna rencontre Enée :

Vela cadunt primo, et dubia librantur ab aura.
Findite remigio, navita dixit, aquas.
Dumque parant torto subducere carbasa lino,
Percutitur rapido puppis adunca Noto.
Inque patens æquor, frustra pugnante magistro,
Fertur, et ex oculis visa refugit humus.

Adsiliunt fluctus, imoque e gurgite pontus
Vertitur, et canas alveus haurit aquas.
Vincitur ars vento; nec jam moderator habenis
Utitur, at votis; hic quoque poscit opem.
Jactatur tumidas exsul Phænissa per undas,
Humidaque opposita lumina veste tegit.
Figitur ad Laurens ingenti flamine litus
Puppis, et expositis omnibus hausta perit.
Jam Pius Æneas, etc.

Quelle justesse dans l'élégance de l'expression! — Au départ, voiles qui tombent sur le mât; folles brises; armez les avirons; un grain subit les emporte au large; une voie d'eau; l'art sans ressources; échouage. Le journal du bord ne dirait pas d'autres choses, mais ne les dirait pas si bien.

LIVRE IV. — *Arrivée de Cybèle à Rome, trois siècles après sa fondation.* — Comme pour la venue d'Esculape (Métam. liv. 15) je ne vois que peu de vers à citer. Les arbres tombent sous la hache, par l'effort de mille ouvriers; le navire, une fois peint, reçoit la Mère des Dieux; des bras vigoureux raidissent les cordages; chacun, au son de la voix, concourt à l'œuvre, et travaille plus que pour sa part :

Protinus innumeræ cœdunt pineta secures;
Mille manus coeunt, et picta coloribus ustis
Cælestum matrem concava puppis habet.
Sedula fune viri contento brachia lassant;
Vix subit adversas hospita navis aquas.
Quisquis adest operi, plusquam pro parte laborat;
Adjuvat et fortes voce sonante manus.

Que les historiens et les érudits aient leurs raisons pour élever les Fastes au-dessus des autres poèmes

d'Ovide, je le conçois ; mais, de mon point de vue, je m'inscris pour la préférence à donner aux métamorphoses.

LIVRE V. — Dès le lendemain (des Ides d'avril) réfugie-toi, pilote, dans un port bien abrité. Un vent chargé de grêle soufflera de l'occident :

Luce secutura tutos pete, navita, portus ;

Ventus ab occasu grandine mixtus erit.

Demain, quand l'Aurore, sur ses coursiers matineux, chassera les étoiles et apportera la lumière, le souffle frais de l'Argeste (nord-ouest) inclinera les moissons ; et de blanches voiles sortiront des eaux de la Calabre :

Postera quum roseam pulsas Hyperionis astris

In matutinis lampada tollit equis,

Frigidus Argestes summas miscabit aristas,

Candidaque a Calabris vela dabuntur aquis.

LIVRE VI. — Ino, fille de Cadmus, désolée de la mort d'un fils, que son second mari avait précipité contre des rochers, s'est jetée à la mer, avec Mélicerte ; sauvés par les Nymphes, ils arrivent chez Evandre, dont la mère, la prophétesse Carmenta, révèle à Ino leurs destinées futures. Qu'ils se réjouissent ! Ils deviendront les dieux de la mer, sous les noms de Lencothea ou Matuta, et de Palémon ou Portunus, qui aura sur les ports une autorité souveraine :

Læta canam : gaude, defuncta laboribus, Ino,

Dixit, et huic populo dextera semper ades.

Numen eris palagi ; natum quoque pontus habebit ;

In vestris aliud sumite nomen aquis :

I eucothæe Gratiis, Matuta vocabere nostris ;

In portus nato jus erit omne tuo.

Quem nos Portunum, sua lingua Palæmona dicet;
Ite, precor, nostris æquus uterque locis.

LES TRISTES

LIVRE I

ELÉGIE 1^{re}. — Ovide, parlant de son livre comme d'une barque, dit que, battue par la tempête, elle craint de se produire sur les côtes où elle fut maltraitée. Se servira-t-il de la voile ou des rames ? Il faut consulter temps et lieux.

Et mea cymba semel vasta percussa procella
Illum quo læsa est horret adire locum.
Difficile est tamen hic remis utaris an aura
Dicere; consilium resque locusque dabunt.

ELÉGIE 2. — Dieux, épargnez les débris de mon navire. Les vents dispersent, hélas ! mes prières. Pilote éperdu, quelle route éviter ou suivre ? Quel éclair ! Quel bruit dans les cieux ! Comme une pesante baliste, la lame ébranle les flancs du navire. Une vague surpasse les autres : c'est la dixième :

Di maris et cœli, — quid enim nisi vota supersunt ?
Solvere quassatæ parcite membra ratis.
Terribilisque Notus jactat mea dicta, precesque;
Ad quos mittuntur non sinit ire Deos.
Rector in incerto est, nec quid fugiatve petatve
Invenit; ambiguïs ars stupet ipse malis.
Hei mihi ! quam celeri micuerunt nubila flamma !
Quantus ab ætherio personat axe fragor !

Nec levius laterum tubulæ feriuntur ab undis
Quam grave balistæ mœnia pulsât onus.
Qui venit hic fluctus fluctus supereminet omnes :
Posterior nono est, undecimoque prior.

ELÉGIE 4. — Quelles masses d'eau ! Comme le sable bouillonne, arraché de l'abîme ! Des vagues, hautes comme des montagnes, assaillent la proue, frappent l'image des Dieux ; les flancs de sapin craquent ; le vent siffle dans les cordages ; le navire gémit de notre détresse. Pâle et frissonnant, le pilote abandonne la direction du navire :

Me miserum ! quantis increscunt æquora ventis !
Erutaque ex imis fervet arena vadis !
Monte nec inferior proræ puppique recurvæ
Insilit, et pictos verberat unda Deos.
Pinea texta sonant, pulsî stridore rudentes,
Aggemit et nostris ipsa carina malis.
Navita, confessus gelidum pallore timorem,
Jam sequitur victus, non regit arte ratem.
Utque parum validus non proficentia rector
Cervicis rigidæ fræna remittit equo ;
Sic, non quo voluit, sed quo rapit impetus undæ,
Aurigam video vela dedisse rati.

ELÉGIE 10. — Eloge du navire la *Minerve*, sur lequel le poète est conduit au lieu de son exil :

Est mihi, sitque precor, flavæ tutela Minervæ,
Navis, et a picta casside nomen habet.
Sive opus est velis, minimam bene currit ad auram :
Sive opus est remis, remige carpit iter.
Nec comites volucris contenta est vincere cursu ;
Occupat egressas quamlibet ante rates ;
Et patitur fluctus, fertque adsilentia longe
Æquora, nec sævis victa madescit aquis.

ELÉGIE II. — Tout ce premier livre, dit Ovide, fut composé sur mer; j'admire que mon génie y ait résisté.

Non hæc in nostris, ut quondam, scribimus hortis,
Nec, consuete meum lectule, corpus habes
Ipse ego nunc miror tantis animique marisque
Fluctibus ingenium non cecidisse meum.

LIVRE II.

ELÉGIE UNIQUE. — Après avoir rendu grâce à César de ce qu'il ne l'a point *exilé*, mais *relégué*, en lui conservant ses biens, il gémit de cette dernière catastrophe, qui a englouti sa barque, tant de fois échappée au naufrage :

Ultima me perdunt; imoque sub æquore mergit
Incolumem toties una procella ratem.

LIVRE III.

ELÉGIE 9. — Médée, sur le premier vaisseau, construit par les soins de la belliqueuse Minerve :

Nam rate, quæ cura pugnacis facta Minervæ,
Per non tentatas prima cucurrit aquas.

On lève l'ancre :

Et sequitur celeres anchora tracta manus.

ELÉGIE 12. — La mer n'est plus enchaînée par la glace. Bientôt je verrai approcher quelques navires :

Nec mare concrescit glacie.....
Incipiunt aliquæ tamen hûc adnare carinæ,
Hospitaque in Ponti litore puppis erit.

ELÉGIE 13. — Le pays que j'habite est presque au bout du monde, sur les rives du Pont, mensongèrement appelé *Euxin* (c'est à dire hospitalier).

Dum me terrarum pars pæne novissima, Pontus
Euxini falso nomine dictus habet.

LIVRE IV.

ELÉGIE 1. — Le poète chante pour son délassement, comme le batelier, traînant sa barque contre le courant, ou le matelot qui ramène avec mesure les rames flexibles vers sa poitrine, et par le jeu de ses bras frappe les flots en cadence :

Castet et innitens limosæ pronus arenæ
Adverso tandem qui trahit amne ratem;
Quique ferens pariter lentos ad pectora remos,
In numerum pulsa brachia versat aqua.

ELÉGIE 4. — Emprisonné par les glaces de cette mer prétendue *hospitalière*, que les anciens appelaient *inhospitalière*, par ses flots agités, ses vents furieux, son manque de ports :

Frigida me cohibent Euxini litora Ponti;
Dictus ab antiquis Axinus ille fuit:
Nam neque jactantur moderatis æquora ventis,
Nec placidos portus hospita navis habet.

ELÉGIE 5. — Ami, qui n'as pas craint d'ouvrir un port à ma barque foudroyée, lutte encore de la rame pour me porter secours, jusqu'à des vents plus doux, venant d'un Dieu apaisé :

Qui veritus non es portus aperire fideles
Fulmine percussæ confugiumque rati....
Utque facis, remis ad opem luctare ferendam,
Dum veniat placido mollior aura Deo.

ELÉGIE 6. — Le navire neuf résiste aux violentes tempêtes; le vieux s'entr'ouvre au moindre orage :

Fert bene præcipites navis modo facta procellas;
Quamlibet exigue solvitur imbre vetus

LIVRE V.

ELÉGIE 2. — Mon navire a perdu toutes ses ancres :

Anchora jam nostram non tenet ulla ratem.

ELÉGIE 6. — Il supplie un ami de ne point abandonner sa cause :

Fluctibus in mediis navem, Palinure, relinquis?
Vela nec in medio desere nostra mari!

ELÉGIE 7. — Je maudis en vain les Muses; je ne puis vivre sans elles, et je cours après le trait qui m'a blessé. Ainsi, le vaisseau déchiré par les flots de l'Eubée, affronte encore les eaux de Capharée.

Quum bene devovi, nequeo tamen esse sine illis,
Vulneribusque meis tela cruenta sequor.
Quæque modo Euboicis lacerata est fluctibus, audet
Graïa Caphaream currere puppis aquam.

La même idée est autrement exprimée dans l'élégie 12^{me} :

Nil mihi debuerât cum versibus amplius esse;
Sed fugerem merito naufragus omne fretum.

ELÉGIE 11. — Ma barque, bien que maltraitée, n'est ni brisée, ni submergée. Elle est sans port, mais domine encore les flots. — Il rappelle ensuite que César, par son arrêt, le qualifie de *relégué*, et non *exilé* :

Quassa tamen nostra est, non fracta, nec obruta puppis;
Utque caret portu, sic tamen exstat aquis....
Ipse *relegati*, non *exsulis* utitur in me
Nomine; tuta suo iudice causa mea est.

ELÉGIE 12. — La barque demeurée longtemps hors de l'eau se pourrit, se fend et s'entr'ouvre :

Vertitur in teneram cariem, rimisque dehiscit,
Si qua diu solitis cymba vacarit aquis.

ELÉGIE 14. — C'est la dernière des Tristes. Le poète n'a perdu ni l'espoir ni le courage. Il s'écrie en terminant : Je déploie mes voiles, quoique la rame suffise pour faire avancer ma barque :

Vela damus, quamvis remige puppis eat.

LES PONTIQUES

LIVRE I.

EPITRE 1^{re} — *A Brutus*. — Comme un navire est miné par les vers ; comme les rochers sont creusés par l'eau salée de l'Océan ; ainsi mon cœur, etc.

Estur ut occulta vitiata teredine navis,
Æquorei scopulos ut cavat unda salis,
Sic mea perpetuos curarum pectora morsus,
Fine quibus nullo conficiantur, habent.

EPITRE 3. — *A Rufus*. — Ici, la mer ne mérite pas plus d'éloges que la terre : privation de soleil, flots toujours irrités, tempêtes furieuses.

Neve fretum terra laudes magis ; æquora semper
Ventorum rabie, solibus orba, tument.

EPITRE 4. — *A sa femme*. — Le vaisseau le plus solide périra dans les flots, s'il n'est jamais séché sur la grève :

Firma sit illa licet, solvetur in æquora navis
Quæ nunquam liquidis sicca carebit aquis.

EPITRE 5. — *A Maxime*. — Le naufragé renonce, dit-il, à la mer, et bientôt il reprend la rame; ainsi, maudissant mes travaux inutiles, je reviens aux Divinités que je voudrais n'avoir jamais honorées :

Nil sibi cum pelagi dicit fore naufragus undis;
Mox ducit remos qua modo navit aqua.
Sic ego constanter studium non utile carpo,
Et repeto, nollem quas coluisse, Deas.

EPITRE 6. — *A Græcinus*. — L'espérance soutient le naufragé, dans sa lutte contre les flots :

Spes facit ut, videat quum terras undique nullas,
Naufragus in mediis brachia jactet aquis.

LIVRE II.

EPITRE 2. — *A Messallinus*. — Pardonne à un naufragé qui craint toutes les mers :

Ignoscas; timeo naufragus omne fretum.

EPITRE 3. — *A Maxime*. — Tant qu'un vent favorable enfla mes voiles, je fus bien pourvu d'amis; l'orage venu, sur mon vaisseau déchiré, je fus abandonné au milieu des flots; mais ta fidélité le dirige encore :

En ego non paucis quondam munitus amicis
Dum flavit velis aura secunda meis;
Ut fera nimboso tumuerunt æquora vento,
In mediis lacera puppe relinquer aquis...
Firmus es; et quoniam non sunt ea qualia velles,
Vela regis quassæ qualiacumque ratis.

EPITRE 5. — *A Salanus*. — Le matelot se prend d'affection pour le pilote du navire en péril :

Rectorem dubiæ navita puppis amat.

Pensée charmante, trop brièvement exprimée.

EPITRE 6. — *A Græcinus*. — A toi ma voile ; à moi la rame. Il est honteux d'abandonner le navire en danger :

Quæ tu cum præstes, remo tamen utor in aura ;
Turpe laborantem deseruisse ratem.

EPITRE 10. — *A Macer*. — Souvenir des beaux voyages qu'ils firent ensemble par mer et par terre. C'est bien quelque chose d'avoir couru les mêmes périls, adressé simultanément nos vœux aux divinités de l'Océan.

Seu rate cæruleas picta sulcavimus undas,
Esseda nos agili sive tulere rota ;
Est aliquid casus pariter timuisse marinos,
Junctaque ad æquoreos vota tulisse Deos.

LIVRE III.

EPITRE 6. — *A un ami*. — De tous ceux qui périssent dans les flots, peu l'ont mérité. Ne crains pas que César te fasse un crime de consoler un ami. Neptune, qui mit en pièces le vaisseau d'Ulysse, permet à Leucothoé de secourir le naufragé :

Obruerit sævis quum tot Deus æquoris undis,
Ex illis mergi pars quota digna fuit !...
Nec scelus admittas, si consoleris amicum...

.

Nec quia Neptunus navem lacerarat Ulyssis,
Leucothoe nanti ferre negavit opem.

EPITRE 7. — *A ses amis*. — Découragé, il s'écrie : On souffre moins à périr englouti tout à coup, qu'à lutter d'un bras impuissant :

Mitius ille perit, subita qui mergitur unda,
Quam sua qui tumidis brachia lassat aquis.

LIVRE IV.

EPITRE 3. — *A un ami inconstant.* — Insensé ! tu te rends indigne de larmes, en cas de naufrage :

Dum mea puppis erat valida fundata carina
Qui velles mecum currere, primus eras.
Quid facis, ah ! demens ? Cur, si fortuna recedat,
Naufragio lacrymas eripis ipse tuo ?

EPITRE 8. — *A Suillius.* — Si faible que soit le vent favorable venant de ce côté (de l'autel de César), mon vaisseau englouti surgira du milieu des flots :

Quamlibet exigua si nos ea juverit aura
Obruta de mediis cymba resurget aquis.

EPITRE 9. — *A Græcinus.* — Il revient sur cette pensée :

Et si quem dabit aura sinum, laxate rudentes,
Exeat e stygiis ut mea navis aquis.

EPITRE 10. — *A Albinovanus.* — Il lui dépeint les tristes lieux où il est relégué depuis six ans ; tableau du Pont-Euxin :

Nec potes infestis conferre Charybdin Achæis,
Ter licet epotum, ter vomat ille fretum.

.

Hic freta vel pediti pervia reddit hiems ;
Ut qua remus pulsus modo fecerat undis
Siccus contempta nave viator eat.

Copia tot laticum, quas auget, adulterat uneas,
Nec patitur vires æquor habere suas,

Quin etium stagno similis, pigræque paludi,
Cærneus vix est, diluiturque color.
Innatat unda freto dulcis, leviorque marina est
Quæ proprium misto de sale pondus habet.

EPITRE 14. — *A Tuticanus*. — Dans son horreur pour ce pays, et dans son désespoir, le poète s'écrie :

In medias Syrtes, mediam mea vela Charybdin
Mittite, præsentî dum careamus humo.
Styx quoque, si quid ea est, bene commutabitur Istro,
Si quid et inferius quam Styga muudus habet.

EPITRE 15. — *A Sextus Pompée*. — Je t'impløre sans hésitation. Ta rame accélérera la course d'une barque déjà favorisée par le courant :

Nec dubitans oro : sed flumine sæpe secundo
Augetur remis cursus euntis aquæ.



L'IBIS

L'Ibis, oiseau qui fait sa nourriture des reptiles, doit renfermer en lui tout leur venin. Sous ce nom, Ovide voue un ami perfide à 239 genres de supplices, tirés de l'histoire et de la Fable. — C'est dans ce poème (646 vers) qu'il a donné carrière à son érudition, d'un grand secours pour la connaissance de l'antiquité.

Quand j'embrasse, dit-il, les débris de mon vaisseau, cet homme me dispute la dernière planche de salut. — Aussi, mon ombre même conservera sa haine contre ta perfidie; soit que... soit que ballotté, après naufrage, sur l'immensité des eaux, mon corps devienne la proie

de lointains poissons. — Et que tes yeux n'y voient pas plus que ceux de l'aveugle qui, par ses conseils, fit donner une colombe pour guide à la nef des Argonautes :

Quumque ego quassa meæ complectar membra carinæ,
Naufragii tabulas pugnat habere mei. . .
Tum quoque, quum vacuas fuero dilapsus in auras,
Exanimis mores oderit umbra tuos ;
Sive per immensas jactabor naufragus undas,
Nostraque longinquus viscera piscis edet. . .
Nec plus adspicias quam . . .
Qualis et ille fuit quo præcipiente columba
Est data Palladiæ prævia duxque rati.

Et que Neptune ne t'épargne pas plus que ce Dédalion, cause de la perte et de la métamorphose de Ceyx et d'Alycone ; pas plus qu'Ulysse, qu'Ino, nymphe de la mer et sœur de Sémélé, ne put voir sans pitié, se confier au débris de son vaisseau fracassé :

Nec tibi sit melior tumidis Neptunus in undis
Quam cui sunt subitæ frater et uxor aves ;
Sollertique viro, lacera quem fracta tenentem
Membra ratis Semeles est miserata soror.

CONCLUSION

Ainsi donc, Ovide a longtemps vécu sur la mer et sur ses rivages, même les plus âpres. Il les célèbre, il les décrit avec une complaisante abondance et la double autorité du connaisseur et du poète. C'est ce qui, sans faire tort à mon admiration pour Homère et pour Virgile, m'a porté à recueillir tant de justes pensées, d'images saisissantes et de beaux vers. — Puisse ce bien modeste essai, tout dénué qu'il est d'une critique scientifique et même littéraire, non seulement sourire à des académiciens et à des érudits, mais répondre et concourir au zèle des maîtres qui, dans des écoles rivales, préparent aux divers services de notre marine des hommes spéciaux qui ne seront pas moins vaillants, habiles, éclairés, s'ils deviennent aussi des hommes de goût, d'un esprit orné et même curieux (1).



(1) Déjà, par une lecture faite, il y a 15 ou 18 ans, à la Société académique de Brest, je lui avais présenté quelques-unes des richesses de littérature maritime, dont resplendissent les poèmes de Giannettasius, *Nautica*, *Naumachia*, *Halicutica*. — Non, malgré le peu de faveur et de protection qu'obtiennent les lettres latines, de tels trésors ne seront ni perdus, ni tout à fait stériles, tant qu'une sage Académie voudra bien leur accorder une attention bienveillante, et un renouveau de publicité.

CAUSERIES

HUMORISTIQUES

LES BARBIERS-GHIRURGIENS

Aujourd'hui, mes chers collègues, je vous tiens, et c'est moi qui vais vous raser..., à ma manière, bien entendu.

L'instrument dont je fais usage n'est pas aussi affilé qu'un rasoir, pas aussi pointu qu'une lancette. Il n'a de commun avec ces deux instruments que le métal..., il est d'acier.

Cet instrument, vous l'avez deviné, c'est ma plume.

Pauvre vieille compagne ! Je ne crois pas t'avoir donné l'habitude de beaucoup piquer, ni de faire de blessures graves à personne.

Allons ! Messieurs, puisque vous êtes le patient, mettez-vous là, et tendez-moi le cou que j'y passe une serviette bien blanche..., la feuille de papier encore immaculée qui doit recevoir cette causerie.

Je viens de vous parler de la lancette et du rasoir ; ces deux instruments ne sont pas aussi étrangers l'un à l'autre que vous seriez tentés de le supposer.

Jadis, chirurgien-barbier ou barbier-chirurgien signifiait un individu qui réunissait les deux professions ; il ne faisait absolument qu'un seul, comme le métier qu'il exerçait.

Je me suis souvent demandé pourquoi, puisque en créant l'homme, Dieu ne lui a rien donné d'inutile, pour-

quoi, dis-je, on s'est imaginé, dès les temps les plus reculés, de se couper la chevelure et de faire disparaître entièrement ou en partie la barbe, quand ces deux choses ont été évidemment données pour le plus bel ornement de la tête.

Avec un usage comme celui-là, il n'est pas surprenant que le besoin des barbiers se soit fait sentir.

Loin de moi la pensée de vous entretenir de tous les peuples de l'antiquité chez qui les barbiers furent connus. La liste en serait aussi longue qu'ennuyeuse.

Qu'il vous suffise seulement de savoir que les Egyptiens connaissaient les barbiers, qui avaient même chez eux beaucoup d'occupation, et qu'à Athènes comme à Rome, leurs boutiques étaient le rendez-vous de tous les flâneurs qui venaient y chercher les nouvelles du jour, s'y livrer aux cancans et aux *racontars*, tourner en ridicule les absents, comme cela se pratique de nos jours dans les petites villes et dans nos campagnes.

Le barbier, généralement adroit, — j'entends par ce mot rusé, souple, — car s'il ne l'était pas dans l'autre acception, on ne lui confierait pas deux fois son menton, — généralement adroit, dis-je donc, le barbier sait, par sa faconde, intéresser ses pratiques tout en les rasant, et en leur racontant les nouvelles du quartier qu'il connaît toujours un des premiers et mieux que personne. — Bref, il ressemble et ressemblera pendant bien longtemps encore à Figaro, ce type incomparable créé par Beaumarchais.

Mais, comment se fait-il que le barbier ait eu, dans les temps passés, l'idée d'accoler son titre à celui de chirurgien, de manière à n'en faire qu'un ?

C'est sur ce point que je vous dois quelques explications.

Pendant de longs siècles, on ne peut le contester, la chirurgie n'a été qu'une déshéritée de la science. Les Universités de Paris la répudiaient malgré ses supplications. L'Eglise en avait horreur et défendait à ses clercs de s'adonner à cet art qui versait le sang humain.

La chirurgie et la médecine furent longtemps cultivées par les mêmes hommes, mais la jalousie de profession, la morgue de corporation surtout, parvinrent à les séparer.

Peu à peu, les docteurs en médecine abandonnèrent aux barbiers la pratique des petites opérations, ils auraient cru déroger, si après avoir ordonné une saignée, ils l'avaient pratiquée eux-mêmes.

Fiers d'une adresse acquise par l'habitude, les barbiers se crurent bientôt assez habiles pour exploiter pour leur compte les bénéfices de leurs fonctions subalternes, bénéfices bien supérieurs aux produits du rasoir.

Ils firent tant et si bien que, confondu avec la barberie, l'art chirurgical se trouva livré entièrement aux mains d'hommes illettrés, dont la grossièreté n'avait souvent d'égale que l'ignorance, ayant boutique sur rue, des bassins flottants pour enseigne, et dont la pratique journalière consistait à manier aussi dextrement le rasoir que la lancette et le bistouri.

Quelques-uns de ces barbiers-chirurgiens devinrent très-puissants.

Voyez La Brosse, barbier de Philippe-le-Hardi, et Olivier Le Daim, barbier de Louis XI.

Il est vrai que tous deux périrent sur le gibet, circonstance qui devait être de nature à refroidir singulièrement l'ambition des autres.

Lorsque, en 1674, les barbiers furent érigés en corporation, le barbier-chirurgien du roi en était le chef.

Les rapports journaliers du barbier avec Sa Majesté, qui le recevait généralement familièrement et en robe de chambre, lui donnaient une très grande facilité pour demander et obtenir des faveurs. Aussi, ce barbier-chirurgien avait-il ses courtisans comme le prince lui-même.

Il arriva une époque où les deux fonctions de barbiers et de chirurgiens tendirent à se séparer.

Mais les barbiers se montraient de plus en plus ambitieux et voulaient conserver par tous les moyens possibles les attributions des chirurgiens.

Leur enseigne se balançait au vent, ornée fastueusement de bassins métalliques, et une ligature rouge, emblème de la saignée traditionnelle, flottait en guise de banderole.

Une ordonnance du prévôt de Paris les condamna à mettre pour enseignes des bassins blancs, au lieu des bassins jaunes qu'ils avaient adoptés, et qui furent réservés aux chirurgiens.

Ce ne fut qu'en 1743, par un édit de Louis XV, rendu sur la proposition de d'Aguesseau, qu'il fut ordonné que la corporation des barbiers serait rejetée de la société des chirurgiens, qui avait été trop longtemps déshonorée par leur alliance.

Des difficultés analogues existaient d'ailleurs dans presque toutes les corporations d'alors. Ce ne fut pas sans peine, par exemple, que les épiciers parvinrent à se séparer des vinaigriers-moutardiers ; que les apothicaires purent s'affranchir de la suzeraineté de l'épicerie ; que le tailleur put établir la ligne de démarcation entre le fripier et lui.

En retirant aux barbiers le bistouri et la lancette, en ne leur laissant d'instruments tranchants que le rasoir et les ciseaux, les chirurgiens leur ont abandonné d'une manière absolue le monopole des bassins pour enseigne ; ils sont libres de le suspendre à leur porte en lui donnant la couleur qui leur plaît le mieux.

Si, remontant les années écoulées, nous tombions dans la maison d'un de ces chirurgiens-barbiers d'il y a cent ou deux cents ans, au moment où il vient d'ouvrir sa boutique, nous y rencontrerions nombreuse et bruyante compagnie, et nous ouvririons de grands yeux.

Les manches retroussées, et tenant une lancette grain-d'orge entre le pouce et l'index, le maître barbier vient de pratiquer une saignée ; à côté de lui, un aide reçoit le sang dans une poëlette à oreilles. Bientôt, l'opérateur échange la lancette contre un rasoir et fait la barbe ; puis, c'est un blessé qui réclame un pansement ; plus loin, un autre qui attend son tour pour se faire tondre ; et le barbier allant de l'un à l'autre : Figaro-ci ! Figaro-là ! Ah ! c'était un rude métier, allez !

Lorsque sous Louis XIV, la mode de porter perruque prit une si grande extension, les chirurgiens-barbiers eurent plus d'une fois maille à partir avec les barbiers-perruquiers. La confection des perruques, l'obligation de les peigner et de les poudrer chaque matin, tout cela avait relevé l'importance des perruquiers. C'est alors que les barbiers, toujours ambitieux, prirent presque tous ce dernier titre.

Maintenant, dans nos grandes villes, nous ne voyons plus de barbiers que dans les quartiers habités par la population ouvrière ; les autres prennent la qualité de *coiffeurs*, qui leur paraît plus relevée ; ce n'est plus une

boutique qu'ils ont, c'est un *salon*; enfin le suprême de la distinction c'est d'être *artiste*... en cheveux. Mais voyez-vous, au fond, c'est toujours savon et savonnette, savonnette et savon.

De nos jours, chacun porte à peu près sa barbe comme il l'entend, même les militaires, autrefois soumis à des règlements particuliers, auxquels le ministre actuel de la guerre vient d'accorder la faculté de porter la barbe chacun selon sa fantaisie.

Suivant les temps et les lieux, la manière de porter la barbe a considérablement varié.

On peut en suivre les principales modifications au fur et à mesure que nos rois se sont succédés.

A l'avènement de Charlemagne, la barbe qui était portée longue alors diminua de volume, et Charles-le-Chauve qui avait d'excellentes raisons pour donner à ses sujets l'exemple d'avoir peu de cheveux, ou de les porter ras, remit en vogue les longues moustaches. Charles-le-Simple coupa les moustaches et reprit la barbe au menton.

Sous Louis-le-Gros, les moustaches eurent quelques velléités de reparaître.

On connaît le motif qui fit que François 1^{er} laissa croître entièrement sa barbe : une brûlure à la joue royale.

Henri III se rasait les joues et ne portait que les moustaches et la mouche.

Sous Henri IV, ce fut le véritable âge d'or de la barbe, en France. Les barbes pointues, les barbes carrées, en éventail, en queue d'hirondelle, en feuille d'artichaut, se croisaient dans les rues tortueuses du vieux Paris.

Sous Louis XIII, la barbe du menton fut rasée, à l'exception d'un petit bouquet de poils qu'on appela une

royale, et la moustache élégamment relevée fut à l'ordre du jour.

Cette royale fut réduite à sa plus simple expression sous Louis XIV.

Sous Louis XVI, le visage était rasé.

Mais, je reviens à nos barbiers.

Les anecdotes fourmillent sur cette classe... d'artistes.

Entre toutes, laissez-moi vous rappeler, quoiqu'elle soit bien connue, celle où figure le célèbre avocat Linguet.

Quelques années avant la Révolution, le spirituel mais trop acerbé Linguet fut mis à la Bastille.

D'ordinaire un emprisonnement calme peu la bile d'un prisonnier ; l'avocat écrivait *ab irato* un factum contre ses incarcérateurs, lorsqu'un homme grand, pâle, maigre, fluët, entre dans sa chambre. La présence de ce singulier visiteur lui déplut énormément.

— Que me voulez-vous ? lui dit-il avec l'accent d'une mauvaise humeur très expressive.

— Monsieur, je viens...

— Eh ! parbleu, je vois bien que vous venez..., mais c'est fort mal à propos.

— Je ne dis pas, Monsieur, c'est que je suis le barbier de la Bastille, et je venais...

Ici, le Figaro des prisonniers d'Etat termina sa phrase en imprimant avec ses doigts sur son menton un mouvement de rotation très significatif.

— Ceci est différent, mon cher ; puisque vous êtes le barbier de la Bastille, eh bien, rasez-la !

Et Linguet se remit à écrire.

Dans mes causeries, je m'adresse à des collègues indulgents, auditeurs favorablement disposés, et je les en remercie en passant, mais il est une chose que j'ambi-

tionnerais... Ce serait de voir présentes à nos réunions intimes des dames faisant partie de notre Société Académique.

Cela viendra peut-être un jour, je l'espère, du moins, à l'exemple de plusieurs autres Académies, mieux favorisées que la nôtre sous ce rapport.

Ce n'est pas (malgré tout mon bon vouloir), que j'aurais eu beaucoup à m'occuper d'elles dans ma causerie de ce soir. Non. Elles sont tout naturellement hors de cause, puisque Dieu n'a pas jugé à propos de donner à leur rose et frais visage l'agrément qui fait la parure de celui de l'homme.

Je sais bien que la fameuse Thérèse a chanté la *Femme à Barbe*, bouffonnerie qui lui valait des applaudissements frénétiques de la part de ses admirateurs, mais cette femme qui parut à la foire de Saint-Cloud, avec une barbe d'environ 20 centimètres, est une excentrique exception.

Un naïf historien parle cependant d'une femme suédoise qui, ayant une barbe très noire et très épaisse, parvint à cacher son sexe et à s'enrôler parmi les grenadiers de Charles XII.

On a parlé aussi de Marguerite, gouvernante des Pays-Bas, qui avait la face revêtue d'une très longue et très forte barbe.

Mais ce sont là des jeux cruels de la nature.

La *Ménagiana*, ce recueil des conversations qui se tenaient chez Ménage, après avoir recherché pourquoi le menton de la femme est privé de barbe, croit en avoir trouvé la cause dans l'explication suivante, explication médiocrement galante, d'ailleurs, et à laquelle, je com-

mence par le déclarer, je ne m'associe en aucune manière :

« Sais-tu pourquoi, cher camarade,
Le beau sexe n'est point barbu ?
Babillard comme il l'est, on n'aurait jamais pu
Le raser sans estafilade. »

Propos de méchante langue, voilà tout.

En terminant, messieurs et chers collègues, je vous fais toutes mes excuses de vous avoir ainsi rasé pendant près d'un quart d'heure sans rien vous apprendre de nouveau, sans rien vous dire de bien intéressant.

Un petit fils de Henri IV et de la belle Jardinière d'Anet, Dufresny, auteur comique plein d'originalité, disait à ses amis : « Je ne sais si mon discours réussira ; mais, si on s'amuse à le critiquer, on se sera amusé à l'écouter, et mon dessein aura réussi. »

Je ne suis pas assez présomptueux, — et c'est Fabre d'Eglantine qui l'a dit : le présomptueux est fou dans ses idées, — pour supposer que vous vous êtes amusé à m'écouter, mais si je ne vous ai pas trop ennuyé. Eh bien ! mon dessein aussi, lui, aura réussi.

LA SAINT-MÉDARD (8 juin).

C'est aujourd'hui que l'on va parler de la pluie et du beau temps !

Les proverbes ne manquent pas sur le bienheureux dont on célèbre la fête le 8 juin.

Saint Médard

Grand pleurard

dit l'un d'eux.

Cela veut dire que si, par malheur, le temps se couvre et devient pluvieux le jour de la saint Médard, c'est pour longtemps : pour quarante jours ; car suivant un autre proverbe populaire :

S'il pleut le jour de Saint-Médard,

Il pleut quarante jours plus tard.

ni plus ni moins que lors du déluge universel.

Quelques mots sur ce saint qui nous menace de tant d'averses.

Médard est né à Salency, près de Noyon, en Picardie. Son père était un fort bon gentilhomme qui s'appelait Nectar. Quel nom cher aux Dieux de l'Olympe ! Apprécié par Chilpéric 1^{er}, et jouissant d'une grande considération auprès de Clotaire, Médard devint d'abord évêque de Vermond, aujourd'hui Saint-Quintin, puis de Noyon, et fut en même temps chargé d'administrer l'évêché de Tournay.

Avant d'être évêque, Médard qui fut toujours un pieux personnage, pratiquait envers ses semblables, la première des vertus chrétiennes, la charité.

Un jour, rapporte la *Fleur des Saints*, que son père lui avait confié la garde de ses chevaux, Médard fit la rencontre d'un cavalier qui avait crevé sa monture, et qui,

pédestrement et péniblement, s'avancait vers lui, chargé du harnais du pauvre animal abandonné sans doute dans quelque chemin défoncé. — Touché de compassion et n'écoutant que son cœur, le jeune Médard prit sur lui d'offrir à cet étranger un des chevaux de son père. Remis de nouveau en selle sur un des meilleurs chevaux du père Nectar qui, entre parenthèse et par un miracle comme il s'en passait dans ces temps-là, mais qu'on n'explique pas, n'en retrouva pas moins son compte, le soir, dans son écurie, le cavalier avait à peine disparu au tournant de la route, qu'une averse épouvantable, un véritable cataclysme fondit sur le pays, et que tous ceux qui étaient dehors à ce moment furent, dans un rayon de plusieurs lieues, trempés jusqu'aux os, excepté, bien entendu, le charitable saint Médard.

Qui donc l'avait ainsi protégé contre l'inondation ? Un aigle, un aigle gigantesque planant au-dessus de sa tête, ses larges ailes déployées, et qui lui servit de parapluie, meuble encore bien inconnu dans la Picardie, puisque son usage en France pour la première fois, ne remonte pas au delà de 1680, et par conséquent plus de mille ans après l'évènement que je vous raconte.

Si vous découvrez dans cette légende la cause de l'influence météorologique attribuée à saint Médard, depuis cette époque, je vous abandonne la gloire de la découverte ; quant à moi, je ne l'aperçois point.

Je ne vois rien, en effet, qui puisse expliquer à quel propos saint Médard s'est emparé des fonctions du verseau antérieurement confiées à Ganimède.

Vous voyez bien qu'on ne sait pas toujours pourquoi le personnage en crédit fait la pluie et le beau temps.

En ce que la croyance à saint Médard a de raisonnable, le savant Babinet l'explique ainsi :

« La fête de saint Médard précède de quelques jours le solstice d'été. A ce solstice, pendant deux ou trois semaines avant et après, le soleil ne varie pas sensiblement de hauteur ; il verse chaque jour la même quantité de chaleur sur la terre, et tandis que les régions boréales ont toute la journée le soleil sur l'horizon et un jour perpétuel, le crépuscule, à Paris, dure toute la nuit, au grand regret des astronomes. — On peut donc dire qu'à cette époque de l'année, astronomiquement parlant, les jours se suivent et se ressemblent tous. Le temps est fixé ; la saint Médard indique sur quel pied, parce qu'elle arrive au commencement de cette période dont la nature est la stabilité. S'il fait beau, on peut croire que le temps est établi au beau fixe ; s'il pleut, il y a à craindre que le temps soit fixé à la pluie continue. »

Les Anglais, eux aussi, ont leur saint à qui ils attribuent la même influence que nous sur l'atmosphère.

C'est saint Swithin. Voici leur proverbe populaire :

Saint Swithin's day if thou dost rain
For forty days it will remain ;
Saint Swithin's day if thou be fair
For forty days't will rain no mair.

Autrement dit, pour la plus grande commodité de ceux qui ne parlent que le Français :

Pleut-il le jour de saint Swithin, il tombera de l'eau pendant quarante jours ; fait-il beau le jour de saint Swithin, pendant quarante jours on ne sentira pas une goutte de pluie.

Saint Swithin est un des évêques de Winchester.

Notre proverbe français qualifie, comme je viens de le dire, saint Médard de *grand pleurard*. D'après Blount, auteur cité dans les antiquités populaires de Brandt, on appelait saint Swithin, en Angleterre, le saint pleureur, parce que sa fête arrive le 13 juillet, époque où Présépe et Aselli, constellations pluvieuses, se lèvent cosmiquement, c'est-à-dire pour expliquer ce terme d'astronomie, quand leur lever arrive au moment où le soleil se lève.

En dehors de l'influence des constellations, voici la légende religieuse : Au moment où il allait rendre son âme à Dieu, l'évêque de Winchester recommanda expressément aux moines qui l'entouraient de déposer son corps, une fois mort, non pas dans la nef de la cathédrale, comme on avait coutume de faire pour les autres évêques, mais dans le cimetière, et de l'enterrer à ciel découvert. On fit selon son désir. Plus tard, lorsque la canonisation fut prononcée, les bons moines se dirent qu'il était honteux pour un saint de rester ainsi confondu avec des morts vulgaires, et résolurent de l'exhumer et de transporter ses restes processionnellement et en grande pompe dans le chœur de son église épiscopale. Cela arriva un 15 juillet. Il plut tellement pendant toute cette journée et pendant les quarante jours suivants, que les religieux n'aperçurent aucun moyen, pour mettre fin à ce déluge, qu'à reporter les restes de saint Swithin dans le cimetière où il avait recommandé, en mourant, que son corps fut déposé, se bornant à ériger une chapelle sur le tombeau de saint Swithin. Depuis lors, suivant qu'il plaît à ce saint d'être de bonne humeur ou de pleurnicher, l'Angleterre jouit, selon le cas, à partir du 15 juillet, d'une

série de beaux jours, on a à redouter de recevoir sur la tête, pendant quarante jours, les larmes du rancuneux évêque.

Pour terminer, revenons un peu à notre saint Médard. Vous savez que c'est à lui que la tradition attribue la pensée d'avoir fait servir la fleur de volupté (la rose) à couronner la vertu, en fondant au village de Salency, son pays, un prix annuel, destiné à la jeune fille qui se serait montrée la plus vertueuse, prix qui consistait en une couronne de roses. C'est l'institution des rosières. Jusqu'à Louis XIII, cette institution telle qu'elle a été fondée par ce saint a été conservée, c'est le monarque qui a ajouté la dot à la rose symbolique, mais le cérémonial des rosières n'a guère changé. Lorsque, au commencement de ce siècle, on rétablit la fête supprimée par la Révolution, on imposait aux Rosières l'obligation de faire choix d'un mari qui eut servi dans les armées françaises. La dot était à ce prix et le mariage devait se faire dans l'année. Le couronnement tenait lieu de cérémonie de fiançailles.

Ce saint, on le voit, avait une foule de spécialités, mais il en avait encore une autre : il était *dentiste*, ou du moins il avait le don d'apaiser le mal de dents, ce que ne peuvent pas faire toujours ceux qui exercent la susdite profession. C'est pour ce motif, qu'il est généralement représenté la bouche entr'ouverte, laissant un peu voir ses dents, pour avertir ceux qui auraient ce mal de recourir à lui ; et, de ce qu'en entr'ouvrant ainsi la bouche, il paraît rire, mais d'un rire forcé, on a fait ce proverbe.

Ris qui est de saint Médard,
Le cœur n'y prend pas grand part.

Une dernière réflexion : si Saint-Médard revenait sur la terre et qu'il entendit tout ce que je viens de vous débiter sur son compte, ne le croyez-vous pas en droit de me dire comme à bien d'autres de ses chroniqueurs, que nous en avons tous menti comme des arracheurs de dents ?

LES FRAISES

Rien qu'en écrivant ce mot *les Fraises*, je m'imagine sentir la bonne odeur, je crois respirer le parfum suave par excellence qui s'exhale de ce fruit vermeil.

C'est, en effet, à sa bonne odeur, paraît-il, qu'il doit son nom, car le mot latin *fraga*, qui signifie fraise, vient du verbe *fragrare*, qui veut dire sentir bon.

La preuve que cette étymologie n'est pas tirée de trop loin, c'est qu'on disait autrefois *fragier* pour fraisier, et *frage* pour fraise.

Ce ne sont pas les amoureux seuls qui aspirent à la saison des fraises. Fontenelle, le bon vieux Fontenelle, qui les aimait beaucoup, les considérait comme très salutaires à sa santé. Ce vieillard était presque aux limites de son existence. Son ami La Place vint le voir. — Comment ça va-t-il ? demanda La Place.

— Cela ne va pas, cela s'en va ! — répondit en souriant Fontenelle, — mais si je puis seulement attraper les fraises, j'espère vivre encore un an. Fontenelle avait cent ans. Il n'attrapa pas les fraises ; il mourut au mois de janvier. Il n'avait pas seulement recours aux fraises comme moyen de prolonger son existence, le bon Fontenelle, si je m'en rapporte au quatrain suivant, qui lui est attribué :

Par sa bonté, par sa substance,
Le lait d'ânesse a refait ma santé ;
Et je dois plus, en cette circonstance,
Aux ânes qu'à la Faculté.

Beaucoup de poètes ont célébré la fraise, mais personne mieux que Paul Dupont, n'a chanté ce fruit délicieux, ce fruit du printemps :

Quand de juin s'éveille le mois,
Allez voir les fraises des bois
Qui rougissent dans la verdure
Plus rouges que le vif corail,
Balançant comme un éventail
Leur feuille à triple découpure.
Qui veut des fraises du bois joli ?
En voici mon panier tout rempli
De fraises du bois joli.

Si je voulais essayer de passer à vos yeux pour un érudit, pour un savant, je vous dirais que le fraisier appartient à la classe des dicotylédones dipérianthées, polypétales, superovariées, etc., etc., mais à quoi bon tous ces termes de la science botanique ? C'est une cause-rie, intime, familière que nous faisons, n'est-ce pas ? Et, d'ailleurs, cette plante est tellement connue de tous que d'en faire ici la description me semble chose parfaitement inutile, et qu'il doit me suffire de vous dire qu'elle aime les bois ; qu'elle vit parmi les mousses au milieu des violettes et du serpolet ; qu'elle se plaît sur les coteaux boisés, dans les forêts et sur les montagnes.

Lorsqu'on aperçoit sa fleur blanche et inodore, c'est une annonce que le fruit ne tardera pas à venir.

En effet, après la floraison, on voit le fruit grossir peu à peu, prendre une consistance pulpeuse et devenir le fruit rouge et parfumé que la jeunesse aime tant à cueillir au bois.

O fraise, un poète latin
T'aurait fait mûrir sur le sein
De Vénus, ou de sa maîtresse,
Je t'aime mieux où tu le plais,
A l'ombre où les rossignols
Modulent sans fin leur tendresse.

On prétend que l'heure la plus favorable pour la cueillette des fraises est le soir, ou bien encore celle de midi, quand le soleil a pompé la rosée du matin.

Je n'ai pas remarqué que les fraises cueillies à ces heures du jour fussent plus savoureuses que les autres, mais ce que je puis affirmer, c'est que, le matin, elles sont plus exquis, lorsque, au plus épais du bois touffu, les pieds dans la mousse encore moite de rosée, un petit bras appuyé sur le sien, on cueille ce fruit vermeil et velouté, qui n'a de rival pour la fraîcheur que les deux lèvres jeunes et purpurines qui s'entr'ouvrent pour le recevoir.

C'était en juin, mignonne,
Nous allions tous les deux
Par des sentiers ombreux,
Sans rencontrer personne ;
J'avais vingt ans, toi seize,
Rose comme un pastel ;
Aux champs de Plougastel
Nous cueillîmes la fraise.

Et, comme pour compléter mon idylle, dans un gracieux petit sonnet, un poète, M. Jules Daveigno, ajoute :

Nous étions partis le matin,
La joie au cœur et l'âme en fête.
Roméo menait Juliette
Cueillir des fraises au jardin.
Le ciel était de pur carmin,
La brise aidant, la violette
Embaumait le long du chemin ;
Nous fîmes une ample cueillette !

C'est bon, cueillir la fraise à deux.

Fondant sous la dent qui la touche,

Le fruit mûr était savoureux.

— « Prends une fraise sur ma bouche. »

Dit-elle. — Mon cœur embrasé

Prit à la fois fraise et baiser.

Il existe une très grande variété de fraises, depuis notre petite fraise des bois, jusqu'à celle du Chili, et à celle que l'on nomme Ananas; mais, sans contredit, la plus parfumée de toutes est encore notre fraise sauvage, et c'est celle qui est le plus appréciée par les poètes et par les amoureux.

A Paris, les fraises donnent lieu à un commerce très important. Pendant tout le temps que dure la saison il en est fourni par Plougastel, petit bourg de Bretagne, près Brest, et transporté par le chemin de fer, des quantités fabuleuses. C'est la richesse de ce pays.

Tous les cultivateurs des environs de Paris arrivent chaque matin, dans la capitale, et y apportent des milliers de petits paniers.

Dans sa fraîche chanson, Paul Dupont n'a eu garde d'oublier cette circonstance. En lisant sa poésie, on se représente la jeune fille des champs qui s'est levée avant l'aurore pour apporter ses provisions, et qui sommeille assise auprès de ses paniers en attendant le premier acheteur qui se présentera :

La fontaine des Innocents

Voit la nuit, parmi les passants,

Dormir plus d'une paysanne

A qui son bras sert d'oreiller,

La lune garde son panier,

La lune blonde et diaphane.

La belle aurait pu sans souci
Manger ses fraises loin d'ici,
Au bord d'une verte fontaine,
Avec un joyeux moissonneur
Qu'elle aurait serré sur son cœur ;
Elle aurait eu bien moins de peine.

Autrefois, en médecine, on avait une très grande confiance dans la vertu curative de la fraise, ou plutôt dans celle de ses racines et de ses feuilles qui étaient considérées, ainsi qu'elles le sont encore, comme apéritives et diurétiques.

Prises en décoction, elle sont employées avec succès dans la jaunisse.

Pour la pierre, on pense qu'elles sont très efficaces.

N'est-ce pas aussi un médecin qui prétendait avoir trouvé le moyen de rendre la considération à une jeune fille soupçonnée de légèreté de conduite, et qui en réalité n'était qu'affectée d'hydropisie, en lui faisant manger, pendant quinze jours, des fraises médicinales ? C'est donc une panacée universelle, et le philosophe Fontenelle avait bien raison de désirer attraper les fraises.

Pour la goutte, c'est également, paraît-il, un excellent calmant, du moins certaine dame les conseillait-elle comme remède à un de ses invités.

— Prenez des fraises, cher Monsieur, les fraises, vous savez, sont très bonnes pour la goutte.

Le convive, versant un bon petit verre de cognac dans son assiette : — Et la goutte, donc, Madame, c'est encore bien meilleur pour les fraises !

Mais laissons les infortunés affectés de la jaunisse, de la goutte ou de la pierre ; voici le mois de juin qui s'éveille, le mois de tout ce qui est jeune, de tout ce qui est

alerte ; aussi, allez, couples amoureux, allez au fond du bois joli mouiller vos pieds dans les gazons humides de la rosée du matin, à l'ombre des feuilles nouvelles qui tamisent les rayons du soleil qui se lève pour dorer le fruit vermeil ; allez, allez cueillir la fraise, et chantez aux oiseaux perchés sur les branches et qui vous regardent, la ronde joyeuse du *Bijou perdu* :

Ah ! qu'il fait donc bon,
Qu'il fait donc bon cueillir la fraise,
Au bois de Bayeux,
Quand on est deux,
Quand on est deux !

BALS MASQUÉS

Si je venais vous raconter que les bals masqués de l'Opéra sont d'une invention moralisatrice, et comme un remède au dérèglement et à la dissolution des mœurs, peut-être ouvririez-vous de grands yeux et ne me croiriez-vous pas sur parole. Rien cependant n'est plus vrai, bien que la chose puisse tout d'abord vous paraître surprenante.

Voici le fait :

Sous Louis XIV, les bals masqués particuliers avaient pris un tel développement, le scandale était arrivé à un si haut degré, il s'y commettait de si fréquents désordres, que la surveillance en était devenue impossible et que l'on dut songer à réunir, à concentrer dans un immense bâtiment public tous ces gens avides de plaisir, pensant qu'il deviendrait plus facile de les surveiller et de maintenir le bon ordre et la décence, là où la vigilance d'une garde militaire exerçait la police du bal.

Donc, dans les premiers jours du mois de janvier 1713, le roi Louis XIV, revenu depuis longtemps des plaisirs de ce monde, — tant est vrai le proverbe que lorsque le diable se fait vieux, il se fait ermite, — s'entretenait avec sa femme, la rigide M^{me} de Maintenon, et le fameux père jésuite Michel Tellier, devenu le confesseur du roi après la mort du père La Chaise, en 1709, lorsque le chevalier de Bouillon, qui avait demandé audience, fut introduit et développa à Sa Majesté ses plans et ses projets sur l'institution des bals masqués, et exposa les excellents résultats qu'il en attendait sous le rapport des mœurs. Cette idée parut tellement lumineuse au Roi-Soleil, déjà sur son

déclin, qu'elle valut à son auteur une pension de 6,000 livres.

Un moine Augustin, le père Nicolas Bourgeois, fournit le modèle d'un système ingénieux, sorte de cabestan qui permettait d'amener le parterre du théâtre au niveau de la scène, et d'en former ainsi une seule et vaste salle de danse. Ce ne fut pas toutefois sous le règne du grand monarque, dont la mort arriva un peu moins de deux ans après, qu'eut lieu à l'Opéra, le premier bal masqué dont le chevalier de Bouillon avait conçu le projet.

Ce premier bal fut donné le 2 janvier 1716; d'autres prétendent que ce fut le cinq, sur des lettres patentes accordées par le Régent.

On sait que la Régence fut une époque d'extrême galanterie, pour ne pas nous servir d'une autre expression. L'effervescence de la jeunesse s'était trouvée tellement comprimée sous l'influence sévère de madame de Maintenon, qu'une fois Louis XIV mort, la génération nouvelle se laissa aller à tous les emportements des plaisirs sensuels, au point que la liberté des mœurs dégénéra bientôt en licence.

C'était alors le temps des galanteries raffinées, parfumées d'ambre et de poudre à la maréchale.

Le peuple de la *Courtille* n'avait pas encore envahi les endroits réservés aux gentilshommes et aux viveurs émérites qui s'y donnaient rendez-vous et y dépensaient des sommes folles.

Les premiers bals de l'Opéra dont le nombre fut fixé à trois par semaine, à partir du mois de novembre jusqu'à la fin du carnaval, eurent donc tout d'abord une vogue inouïe, un succès prodigieux. Toute la cour s'y rencontrait, et l'on y dansait jusqu'au jour,

La salle de l'Opéra communiquait avec le Palais-Royal, et se trouvait à proximité de l'appartement du Régent qui y faisaient de fréquentes apparitions.

Si l'on en croit les chroniques de l'époque, il s'y montra plus d'une fois, au sortir de ces fameux soupers fins dont on a tant parlé, dans un état complet d'ivresse, et l'on dit même que le jour de l'ouverture, afin d'être à la hauteur du gouverneur de l'Etat, le duc de Noailles et le conseiller Rouillé, se présentèrent au bal en sa compagnie, ivres tous deux comme lui.

Les mémoires du temps sont remplis des scandales qui occupaient alors la cour et la ville.

Bientôt les bals masqués de l'Opéra devinrent le spectacle le plus suivi. — « C'est un bal établi avec tant d'ordre, de lumières et de propreté, — dit un très ancien journal en parlant de ces fêtes, — qu'il est devenu le divertissement de Paris le plus à la mode. Chaque masque y est reçu moyennant le prix d'entrée. » Les écrivains contemporains ne se trouvent pas d'accord sur ce prix. Les uns le mettent à un écu, les autres à quatre livres, à cinq livres, à six livres.

Aujourd'hui, sans nous occuper du prix d'entrée quel qu'il soit, nous pourrions, si vous voulez me suivre, faire une petite visite rétrograde à cette salle brillamment décorée, pépinière d'aventures et d'intrigues, où tout homme, pourvu qu'il fût bien fait, entreprenant, et qu'il eut de l'esprit, pouvait y faire fortune, et à la faveur de son masque, danser et s'entretenir avec les plus distinguées et les plus jolies femmes de France.

Pour en avoir une idée un peu exacte, je crois que nous ne pouvons rien faire de mieux que de consulter le *Calen-*

drier des Théâtres, rédigé par Duchesne, en 1754, et qui me paraît assez bien renseigné pour nous initier aux splendeurs de ces fêtes. « La nouvelle salle, — dit ce recueil, — forme une espèce de galerie de quatre-vingt-dix-huit pieds de long, compris un demi-octogone, lequel, par le moyen des glaces dont il est orné, devient, aux yeux, un salon octogone parfait. Tous les lustres, les bras et les girandoles se répètent dans les glaces, ainsi que toute la salle, dont la longueur par ce moyen paraît doublée, de même que le nombre des spectateurs.

Les loges sont ornées de balustrade avec des tapis des plus riches étoffes et des plus belles couleurs sur les appuis. Deux pilastres de relief sur leurs piédestaux, marquent l'entrée du salon. On y voit un rideau *réel*, d'une riche étoffe, à frange d'or, relevée en feston.

Au milieu des grandes arcades, il y a un groupe de quatre figures jouant de divers instruments. Ces arcades où paraissent des glaces, sont ouvertes par des rideaux de velours cramoisi, brodés d'or et relevés avec des cordons qui, en tombant, servent à cacher les joints des glaces, en sorte qu'elles paraissent être d'une seule pièce.

Le salon carré et le salon octogone sont encore enrichis de vingt colonnes avec leurs arrière-pilastres de marbre bleu jaspé, ainsi que les quatre pilastres du salon demi-octogone.

Six statues dans le goût antique représentant Momus et Mercure dans le fond; et aux côtés quatre Muses peintes en marbre blanc, et de grandeur naturelle ainsi que les autres.

Ces ouvrages sont de Charles Vanloo et peints de très bon goût.

La grande arcade du fond, où commence la troisième galerie, a 16 pieds de haut sur 10 de large; deux Renommées y soutiennent les armes du roi en relief. »

A cette époque, le gaz, l'électricité n'étaient pas encore entrés parmi les procédés employés pour se procurer la lumière artificielle. Le suif, la cire, l'huile, les lampes, faisaient les frais de l'éclairage. Je continue la description du *Calendrier* de 1754 :

« Vingt-deux lustres de cristaux, garnis chacun de douze bougies, descendent de trois plafonds par des cordes et des houppes d'or et de soie. Trente-deux bras portant des doubles bougies sont placés dans l'entre-deux des pilastres qui soutiennent les loges. Dix girandoles de cinq bougies chacune sont placées sur les pilastres du grand salon, et dans le salon octogone, il y a sur chacun des pilastres une girandole à trois branches, en sorte que cette salle est éclairée par plus de 300 bougies, sans compter les lampions et les pots à feu, qui se mettent dans les coulisses et dans les avenues du bal. »

Comme on le voit, la décoration de cette salle était aussi splendide qu'elle pouvait l'être alors, et pendant plus d'un demi-siècle, ces bals eurent le privilège de réunir la cour et la noblesse.

Je m'étendrais bien au-delà de ce que comporte cette causerie, si j'entreprenais de raconter les duels, les aventures galantes, les quiproquos, les mystifications, les intrigues de toutes sortes qui prirent naissance dans ce temple du plaisir, rendez-vous de tous les gens favorisés par la fortune, couverts d'or, de pierreries, de satin et de velours, dansant les *menuets à deux et à quatre*, le *Cotillon qui va toujours*, la *Capricieuse* et la *Monaco*.

Aujourd'hui, que tout cela est changé et déchu !

Les bals masqués de l'Opéra ne sont plus qu'une cohue où tous les rangs sont confondus, où l'on se heurte, se bouscule et s'entasse, où l'on respire à pleins poumons un air vicié et une poussière impalpable ; une réunion de costumes fanés, dans laquelle les intrigues n'ont plus rien de piquant, à part le petit souper que quelque pierrot fait accepter à quelque pierrette, en lui adressant une proposition de ce genre :

Mignonne, allons voir si les huîtres
Sont ouvertes au restaurant ;
A ton amour j'ai quelques titres,
Fixe ce soir mon cœur errant.
Il n'est guère de sacrifices
Que je n'accomplisse aussitôt ;
J'irai jusqu'aux écrevisses,
Je pousserai jusqu'au Cliquot !

LES AFFICHES

Je n'ai certainement pas besoin de vous expliquer ce que c'est qu'une affiche ; vous en voyez assez de placardées de tous côtés, sitôt que vous mettez le pied dans la rue, car

Paris vit chez lui de tout temps

Les auteurs à grands flots débordent tous les ans,
Il n'a point de portail, où jusques aux corniches,
Tous les piliers ne soient environnés d'affiches.

C'est Boileau qui l'a dit, et Boileau vivait, il y a bientôt deux cents ans. C'est bien autre chose, aujourd'hui !

Il y a tel pan de muraille que l'on prendrait volontiers, à une certaine distance, pour une collection d'habits d'arlequins, exposés là, par un beau jour de carnaval, par le fripier voisin.

Décidément, en fait d'affiches, on nous en fait voir de toutes les couleurs...

A toutes les époques, même les plus reculées, on a éprouvé le besoin d'appeler l'attention du public sur les affaires susceptibles de l'intéresser ; aussi, tous les peuples civilisés de l'antiquité paraissent avoir connu l'usage des affiches.

Les Grecs écrivaient ou peignaient sur des tablettes de bois, montées sur des pivots tournants, ce qu'ils voulaient annoncer au peuple.

Les Romains peignaient leurs affiches importantes sur des portions de murs blanchis.

Comme vous le voyez, nous ne sommes que les faibles imitateurs des Grecs et des Romains, et, pour vous en

convaincre, vous n'avez qu'à lever les yeux et à compter sur combien de pignons a été peinte la fameuse enseigne : *A la Redingote grise*.

Au moyen-âge, le cri à son de trompe remplaça l'affichage.

Après l'invention de l'imprimerie, l'usage d'afficher reparut, dans le courant du XV^e siècle ; c'est de ce moment que l'on commença à en couvrir les murailles et les édifices.

Mais cela ne gênait pas autrement, et c'est longtemps après, qu'un propriétaire grinchu a trouvé la formule adoptée depuis par tous les autres : « *Sous peine d'amende, défense d'afficher contre ce mur.* »

Pendant longtemps, c'est à dire jusqu'en 1791, on ne se préoccupa point de la couleur du papier sur lequel les affiches étaient écrites. C'est la loi du 22 juillet de cette année-là qui a établi que les affiches du gouvernement et des administrations publiques peuvent seules être écrites sur papier blanc ; celles des particuliers doivent toujours être sur papier de couleur.

Si jamais vous avez quelque chose à faire connaître au public, par voie d'affiche, ne perdez donc pas de vue cette loi que je viens de vous citer. Choisissez quelque joli papier rose, couleur de l'amour naissant ; ou vert, couleur de l'espérance ; ou bien encore, jaune, couleur de ... l'infidélité ; autrement vous seriez passible d'une amende de 100 francs à la charge de votre imprimeur.

Une fois que vous aurez choisi votre papier rose, vert ou jaune, que vous aurez fait imprimer ce que vous voulez annoncer, n'allez pas vous croire libre de faire placarder votre affiche comme vous le voudrez : toute affiche parti-

culière ou privée ne peut être placée que moyennant une autorisation préalable, sous peine d'un emprisonnement et d'une amende qui varie suivant la gravité du cas.

Si vous n'avez pas le droit de placer des affiches sans autorisation, vous n'avez pas le droit non plus de vous livrer à la destruction de celles qui sont placardées, pas plus de celles qui appartiennent à des particuliers, que de celles de l'administration.

La destruction de ces dernières entraîne à une amende de dix à quinze francs. On est beaucoup moins sévère pour celles des particuliers, et si, dans ce dernier cas (ce qui doit arriver bien rarement), le délinquant est condamné à des dommages-intérêts, ce n'est que lorsque le préjudice est dûment constaté.

Je donne donc le sage conseil à tout individu qui se trouverait dans une nécessité absolue et pressante de se procurer du papier, s'il ne peut en avoir qu'en déchirant des affiches, de toujours mettre la main sur des papiers de couleur; s'il est pris en flagrant délit, cela lui coûtera beaucoup moins cher. ..

Ne trouvant pas suffisant l'affichage sur les murailles, ou sur le pignon de leurs maisons, des industriels ont imaginé de faire promener dans les rues, sur les promenades publiques, au milieu de la foule, des hommes bizarrement costumés, portant devant et derrière eux des planchettes de bois chargées d'annonces.

Tout est mis en œuvre pour attirer les regards des promeneurs : titres excentriques, lettres aux couleurs variées, écriture en travers, etc., etc. C'est à ces affiches qu'on donne le nom d'*hommes-affiches*, ou d'*affiches ambulantes*.

Evidemment ces gens-là ont obtenu l'autorisation de parcourir, ainsi accoutrés, les rues et les promenades, car, à Paris, l'autorisation d'afficher ou de colporter des affiches ne peut être donnée que par le Préfet de police.

La profession elle-même d'*afficheur* exige quelques formalités : il faut faire une déclaration préalable à l'autorité municipale et indiquer son domicile. Dans les petites villes et dans les villages, cette fonction est généralement remplie par un agent qui touche de près la municipalité. Il est bien rare qu'on ne lise pas sur une enseigne placée au-dessus de son domicile : *Tambour de ville et afficheur*.

Avant la première Révolution, c'était au moyen d'une pancarte collée à la porte du théâtre, mais le plus généralement à son de trompe dans les rues, qu'on annonçait la représentation du jour. On suppléait encore aux affiches par l'annonce sur les tréteaux, à la suite de parades, ou bien encore par des tableaux représentant le sujet du spectacle, ainsi, du reste, que cela se pratique encore de nos jours dans les théâtres forains. A la fin d'une représentation, un acteur venait aussitôt annoncer le spectacle du lendemain.

C'est depuis 1789 que les affiches de spectacle sont devenues d'un usage général.

Lorsque, après avoir été annoncée par affiche, une représentation subit quelque changement dans son programme, soit par suite de l'indisposition de l'un des acteurs, soit par toute autre cause, ce changement doit être annoncé au public sur l'affiche primitive même, par une bande de couleur différente. Tout spectateur, dans le cas où cette formalité n'aurait pas été remplie, a le droit de se faire restituer le prix de sa place.

Quand on est dans son droit de réclamer, qu'on réclame, rien de plus naturel. Mais pourquoi s'en prendre à un acteur, qui n'a aucun moyen de s'y opposer, s'il plaît au directeur de la troupe de le faire figurer plus ou moins souvent sur l'affiche ? C'est pourtant ce qui arriva à un pauvre diable du nom de Fichet, interpellé par un abonné mécontent de le voir, pour la vingtième fois, figurer sur l'affiche. On voit bien que l'on n'était pas habitué dans ce temps-là aux centièmes représentations. Voici, d'ailleurs, dit-on, comment la scène se passa :

Un marchand de colifichet,
Un jour qu'on affichait Fichet,
Dit, voyant Fichet sur l'affiche :
« Quoi ! toujours afficher Fichet !
« Du public l'affiche se fiche...
« Moi, je me fiche de Fichet ! »

Au marchand de Colifichet,
Alors d'un ton poli Fichet
Dit : de vos cris Fichet se fiche !
Car il faut bien, foi de Fichet,
Lorsque Fichet est sur l'affiche,
Avaler l'affiche et Fichet.

Le marchand de Colifichet
Poussant l'afficheur sur Fichet,
Chiffonna Fichet et l'affiche,
Et dit : Fi donc ! Fichu Fichet !
Va te coucher ; sors de l'affiche,
Car tu n'es frais... qu'au lit Fichet !

La morale de ceci, et en général de tout ce que je viens de vous dire, sachez-vous qu'elle elle est, vous êtes peut-être de mon avis?... Eh bien ! c'est que moins l'on s'affiche et mieux ça vaut.

LES CLOCHES

Le jour où l'on décréta que chaque paroisse en France, ne conserverait qu'une seule cloche et que toutes les autres seraient mises à la disposition du pouvoir exécutif pour être fondues, c'est qu'il fallait des canons pour repousser l'ennemi, et l'airain, quoique sous une autre forme, n'en fit pas moins, croyez-le, beaucoup de bruit dans le monde.

De tout temps les cloches se sont associées à nos plaisirs et à nos peines. S'agit-il d'annoncer un baptême, un mariage ? Elles font entendre leur joyeux carillon.

La cloche carillonne encore
Que veut dire son chant sonore ?
C'est un baptême ! un nouveau-né
Sourit, pur et blanc dans ses langes ;
Laboureur, il ressemble aux anges
Du seigneur qui te l'a donné.

Dieu prononce-t-il l'arrêt de quelqu'un d'entre nous, et le rappelle-t-il à lui ? Les cloches se lamentent, elles pleurent, elles laissent tomber lentement leur glas funèbre. Symboles d'actions de grâces, voix qui appelez à la prière, pourquoi vous a-t-on fait servir aussi de signal au fanatisme et aux cruautés ?

Pourquoi, récemment encore, avez-vous sonné les révolutions et les incendies ?

Voix placées entre le ciel et la terre, n'abandonnez plus désormais votre rôle de courriers célestes, et ne proclamez plus, du haut de nos immenses cathédrales, que les splendeurs du génie chrétien.

Il faudrait remonter bien avant dans l'histoire pour retrouver l'origine des cloches. On prétend que l'on doit en attribuer l'invention aux Egyptiens. D'autres avancent qu'elles auraient été connues en Chine plus de deux mille ans avant Jésus-Christ. Ce que je vais vous dire ne prouve rien, mais il est certain que le peuple chinois se signale encore aujourd'hui, non par le volume de ses cloches, mais par la prodigalité de ses clochettes; on pourrait avec difficulté compter le nombre de celles appendues aux tours polygonales d'un temple chinois.

Au dire de Clément d'Alexandrie, le grand-prêtre Aaron, frère aîné de Moïse, portait des sonnettes au bas de sa robe, en nombre égal à celui des jours de l'année. De nos jours, un individu accoutré de la sorte, ressemblerait passablement à la divinité allégorique, que les anciens nous représentent une marotte à la main.

Les cloches de grandes dimensions servaient à peu près aux mêmes usages que chez nous : elles annonçaient l'ouverture des marchés, des bains publics, elles éveillaient le matin les esclaves.

Sous le règne de Constantin, l'usage des cloches s'introduisit dans les églises, mais il ne prit une véritable extension pour annoncer le service divin que du temps de saint Paulin. En 610, elles avaient déjà une certaine importance, car si je m'en rapporte au dire de plusieurs historiens qui racontent tous de la même façon la même anecdote : Loup, évêque d'Orléans, étant à Sens, au moment du siège de cette ville par Clotaire, fit sonner les cloches de Saint-Etienne; l'air fut si vivement ébranlé par les vibrations terribles, que toute l'armée de Clotaire épouvantée, prit la fuite.

Que seraient-ils devenus, ces guerriers, s'ils avaient entendu la fameuse cloche du Kremlin, en Russie, qui pèse 201.266 kilogrammes ? Vous savez que cette cloche n'est pas mise en branle et que le battant seul est mobile.

La grosse cloche de Notre-Dame de Paris a un poids de 17.170 kilogrammes.

Notre-Dame me fait penser à Quasimodo, et Quasimodo aux sonneurs de cloches. Autrefois, dans les premiers temps de l'église, n'était pas sonneur de cloches qui voulait ; il fallait certaines conditions pour remplir cet emploi : n'être pas souillé de péché, par exemple. Ce soin était donc confié à des religieux ou à une corporation de marguilliers. Celle de Rouen devait être recherchée entre toutes, et en voici la raison :

Eudes Rigault, archevêque de cette ville, avait doté sa cathédrale d'une très belle cloche, et donnait amplement à boire à ceux qui la sonnaient. De là le dicton : boire à tire la Rigault.

Pour être, d'ailleurs, bon sonneur de cloches, il faut, d'après un autre vieux dicton bien connu, être bon videur de brocs.

Aux siècles passés, la fonte d'une cloche était l'occasion d'une grande solennité. Les moines étaient les fondeurs privilégiés à cette époque, et une multitude immense entourait la fournaise, faisait cercle autour des artistes, attendait anxieusement le résultat de l'opération. Le nom du célèbre moine Tanko est parvenu jusqu'à nous ; il passait pour le plus habile fondeur de cloches.

Le bronze ne constitue pas à lui seul la matière qui entre dans la composition des cloches, les métaux les plus précieux, l'argent, l'or même en faisaient très souvent partie. Une légende, mise en vers par M. le vicomte de Richemond, nous reporte à ce temps-là. C'est précisément le moine Tanko, dont je vous parlais tout à l'heure, qui est le héros de cette légende, peut-être y est-il un peu en butte aux traits de la calomnie :

Un jour, l'Empereur Charlemagne,
Après un combat glorieux,
Fit vœu de doter l'Allemagne
D'une cloche digne des cieux.
Alors, mandant sans plus attendre
Tanko, le célèbre fondeur,
Il donna l'ordre d'entreprendre
L'œuvre qu'il offrait au Seigneur.
Et l'Empereur (à ce que l'on raconte)
Pour le fondeur fit ouvrir son trésor,
Et lui donna, pour mêler à sa fonte,
Vingt sacs d'argent et deux cents livres d'or !
Tout en jetant dans la fournaise
Le métal, Tanko se disait :
Pour sûr déjà la cloche pèse
Plus que l'Empereur ne voulait ;
Et, pensant que l'or dans sa poche
Produirait un son bien meilleur,
Le fondeur termina la cloche,
Et garda l'or de l'Empereur.
Mais la nuit même (à ce que l'on raconte),
Maître Satan s'empara du trésor,
Et le fondeur, confus, couvert de honte,
Trouva du fer en place de son or.
Le lendemain, lorsqu'à l'Eglise
Charlemagne voulut sonner,

Quelle ne fut pas sa surprise,
La cloche ne put résonner !
Tanko troublé, perdant la tête
Saisit la corde... au même instant
La cloche jusqu'alors muette
Rendit un son étourdissant.
Mais tout à coup (qu'ici chacun frémissa),
La cloche sainte, au dire du conteur,
Se détachant du haut de l'édifice
Vint écraser l'infidèle fondeur !

Comme on le voit, Charlemagne aimait les cloches, et même les belles cloches, mais il ne voulait pas qu'on les baptisât.

Au plaid tenu en mars 789, le grand roi siégeant comme chef de l'église, et comme évêque des évêques, défendit plusieurs superstitions, et entre autres le baptême des cloches.

Il s'opposait à ce que l'on conférât à un vil métal un sacrement qui doit racheter tout être chrétien du péché originel. Mais le grand Empereur a eu beau faire, cet usage finit par être entièrement adopté, et adopté par l'église elle-même.

Pour cette cérémonie, les parois du temple sacré sont revêtues de leurs plus riches tentures. La cloche est couverte de magnifiques dentelles qui lui font une véritable robe de baptême. Après avoir été aspergée avec de l'eau bénite, en dehors et en dedans, lavée puis essuyée avec un linge blanc, l'officiant, les doigts enduits de l'huile sainte, fait sept onctions en croix sur la cloche en dehors, et quatre en dedans. Le thuriféraire met ensuite sous la cloche un encensoir rempli d'encens. Des noms sont

donnés à la nouvelle venue dans la paroisse : ce sont ceux du parrain, de la marraine, de l'évêque et des notabilités de l'endroit.

Ce furent Louis XIV et Marie Thérèse, — je ne dirai pas qui tinrent sur les fonts baptismaux, — mais qui furent le parrain et la marraine du bourdon de Notre-Dame, fondu en 1684.

Voici l'inscription écrite à cette occasion :

- « J'ai Louis pour parrein, Thérèse pour marreine.
- « Le plus grand roi du monde et la plus grande reine :
- « L'un remporte le prix sur cent héros divers ;
- « L'autre par ses vertus a surpassé les anges.
- « Que ne puis-je égaler le bruit de leurs louanges,
- « Je me ferais entendre au bout de l'univers. »

La cloche aime un peu à se fourrer partout : elle a trouvé le moyen de pénétrer même jusque dans nos théâtres.

Rossini lui a fait un accueil des plus gracieux, et en la prenant par le battant, l'a présentée aux choristes qui, dans le second acte de *Guillaume Tell*, chantent le délicieux chœur *Voici la nuit*, où elle fait très bien, ma foi, sa partie d'accompagnement.

Après lui, Meyerbeer, dans la scène du quatrième acte des *Huguenots*, a eu recours à une cloche en fa grave, pour donner le signal du massacre de la saint Barthélemy.

Limnander a trouvé aussi un heureux effet de la cloche dans son opéra *Yvonne*. Verdi, enfin, lui fait sonner le glas funèbre dans le *miserere* du *Trouvère*.

Mais quoiqu'elle y produise parfois des effets inattendus et saisissants, la cloche n'a point sa véritable place au théâtre; elle est, et elle demeurera toujours en première ligne, un appel à la prière, à la chapelle, à Dieu; et, si l'on éprouvait parfois quelque tendance à s'en éloigner, on y reviendrait promptement à l'exemple de ce petit enfant effrayé à la vue de la *Cloche qui marche*, cette naïve et ravissante production de Goëthe.

LE CAFÉ

Le café!... En voilà une liqueur que tout le monde connaît aujourd'hui, depuis celui désigné sous le nom de moka, qui nous vient d'Arabie, et que le riche et fin gourmet hume avec délice, savoure par petites gorgées, à la suite d'un repas substantiel et copieux, jusqu'à celui englouti chaque matin par la portière et par son chat, café au lait soi-disant, dans lequel n'entrent ni l'une ni l'autre de ces substances...

Allons! allons! entend-je murmurer autour de moi avec raison: si vous n'en voulez pas, n'en dégoutez pas les autres!

C'est parfaitement juste, aussi je m'arrête.

Je ne veux enlever les illusions à personne.

Je désire, au contraire, laisser croire à chacun qu'il ne consomme que la quintessence des productions les plus estimées de Bourbon et de la Martinique.

Je viens de dire que tout le monde aujourd'hui prend son café.

Il y a deux cents ans environ, c'était bien différent.

A peine était-il connu de très rares amateurs, et le premier café qui s'ouvrit à Paris (et ce n'était probablement pas un établissement de bien grande importance), ne remonte pas au-delà de l'année 1672.

Ce fut un Arménien, nommé Pascal, qui, à la foire de Saint-Germain, eut l'idée de préparer et de vendre publiquement cette liqueur, dont l'usage n'était alors connu que de quelques particuliers.

Cette foire de Saint-Germain-des-Prés était une des plus considérables de Paris; elle avait été accordée par

Louis XI aux religieux de l'abbaye de ce nom, en 1484. L'ouverture s'en faisait par accord des religieux de Saint-Germain avec ceux de Saint-Denis, le 3 février, par le lieutenant de police, avec les officiers du Châtelet; elle finissait le dernier jour de la Passion.

Elle consistait, avant l'incendie qui la consuma en 1762, dans un grand bâtiment couvert, divisé en nombre d'allées qui communiquaient les unes aux autres. Ces allées étaient garnies de boutiques de marchands bijoutiers, de soiries et d'autres galanteries qui tous les soirs formaient un spectacle assez agréable.

La foire terminée, l'arménien Pascal s'installa lui et sa petite boutique, dans la rue Buci.

Cet industriel eût bientôt des imitateurs; mais, au lieu de se fixer sur un point quelconque de la ville, de monter boutique et d'attendre patiemment le consommateur, ceux-ci se firent marchands ambulants, portant devant eux un éventaire en fer blanc, sur lequel se trouvait un réchaud et tous les ustensiles nécessaires à la confection du café, et annonçant à grands cris cette liqueur nouvelle.

Le prix n'en était pas très élevé. Ils ne la vendaient que deux sous la tasse.

Malgré cela, le café n'étant pas encore entré dans les goûts populaires, ils ne réussirent que très lentement à faire adopter leur marchandise.

Pendant bien longtemps, la vente du café dans les rues et sur les places publiques ne se fit pas autrement que ne se fait encore de nos jours celle de la limonade et du coco.

Un individu du nom de Procope, le même qui avait importé d'Italie en France, quelques années auparavant,

ce précieux rafraîchissement connu sous le nom de glace, après avoir servi en qualité de garçon chez les Arméniens, et s'être créé quelques économies, eut l'idée de monter un établissement plus convenable, et il loua à cet effet, dans une des maisons de la rue des Fossés-Saint-Germain-des-Prés, vis-à-vis de la Comédie-Française, un local qui, sous le nom de Café Procope, ne tarda pas à jouir d'une certaine vogue. C'est le premier établissement de ce genre ; la renommée en est arrivée jusqu'à nous.

Longtemps ce café fut le rendez-vous des gens de lettres : Piron, Voltaire, Lamoignon, J.-J. Rousseau, Crébillon, Diderot et vingt autres qui en étaient les habitués fidèles. Chaque jour on s'y rencontrait ; on y discutait politique, on y causait philosophie. Successivement, et peu à peu, des établissements de même genre s'élevèrent dans la capitale, et nous savons à quel point on en est arrivé.

A l'époque où les cafés étaient si rares, les femmes n'osaient pas y entrer comme elles le font maintenant ; mais, véritables filles d'Eve, toujours disposées à faire connaissance avec ce qui leur est défendu ou inconnu, elles n'avaient pas scrupule de faire arrêter leur carrosse ou leur chaise à porteur devant ces établissements, de demander la liqueur à la mode qu'on leur passait par la portière, dans de petites tasses d'argent ; elles n'étaient pas fâchées d'ailleurs, d'accorder grande faveur à cette boisson qu'elles savaient que Louis XV préparait lui-même, dans son intérieur, avec la comtesse Dubarry.

De nos jours, les cafés les plus achalandés des boulevards donnent asile, chaque soir, je ne dirai pas à l'élite du sexe qui s'intitule faible, mais à un assez grand nombre

de jeunes femmes, généralement plus aimables que timides, qui s'y trouvent à la recherche d'une position sociale.

D'après les historiens, — et je suis bien obligé de m'en rapporter un peu à ce qu'ils me disent, — l'origine du café ne remonterait qu'à la fin du quinzième siècle ou au commencement du seizième.

Les uns prétendent qu'il faut l'attribuer au supérieur d'un monastère d'Arabie qui, voulant empêcher les moines de dormir aux offices nocturnes, leur en fit boire l'infusion, sur la foi des bergers qui assuraient que leurs troupeaux étaient plus vifs et plus éveillés lorsqu'ils avaient brouté le fruit du caféier; les autres veulent, au contraire, que ce soit un derviche qui, le premier, en fit usage, pour se délivrer d'un assoupissement continu, qui l'empêchait de remplir ses devoirs religieux.

Que ce soit l'un ou l'autre, on y découvre clairement que le motif premier qui a fait trouver l'emploi et rechercher l'usage du café, c'est son effet bien reconnu comme excitant et antisoporifique.

Quelques médecins du XVIII^e siècle avaient exprimé l'opinion que le café était un poison lent.

Je partage leur opinion, mais à l'égard du dernier mot seulement.

Fontenelle faisait un usage constant du café et s'il fut, comme le lui soutenait son médecin, un poison violent, il fut très lent pour cet homme illustre.

Le café, personne n'en doute, porte avec lui une excitation extrême dans les puissances cérébrales; on peut affirmer presque d'une manière certaine que tout homme

qui en boirait pour la première fois le soir, serait à peu près sûr d'être privé de son sommeil.

Si on ne lui connaissait que cette propriété, ce serait certainement là un inconvénient très grand; mais il le rachette amplement par d'autres avantages : il réveille l'esprit engourdi, il fait germer et croître les idées.

Rossini, l'illustre Rossini, l'un des hommes qui ont eu les plus heureuses inspirations musicales, et qui ont le plus étudié les lois du goût, l'a déclaré lui-même.

Le café est l'ennemi de la mélancolie et des idées sombres.

Ecoutez ce que l'observateur Delille en pensait :

Mon cœur devient-il lourd et ma tête pesante?
Eh bien ! pour ranimer ma gaité languissante,
La fève de Moka, la feuille de Canton,
Vont verser leur nectar dans l'émail du Japon.
A peine ai-je senti ta vapeur odorante,
Soudain de ton climat la chaleur pénétrante
Réveille tous mes sens, sans trouble, sans chaos ;
Mes penses plus nombreux accourent à grands flots.
Mon idée était triste, aride, dépouillée,
Elle rit, elle sort richement habillée;
Et je crois, du génie éprouvant le réveil
Boire dans chaque goutte un rayon de soleil.

Cet éloge si pompeux du café est bien fait pour me donner une furieuse envie d'imiter le poète et de déguster

Cette liqueur si chère
Inconnue à Virgile et qu'adorait Voltaire.

Peut-être ce dernier lui doit-il la clarté admirable qu'on observe dans ses écrits.

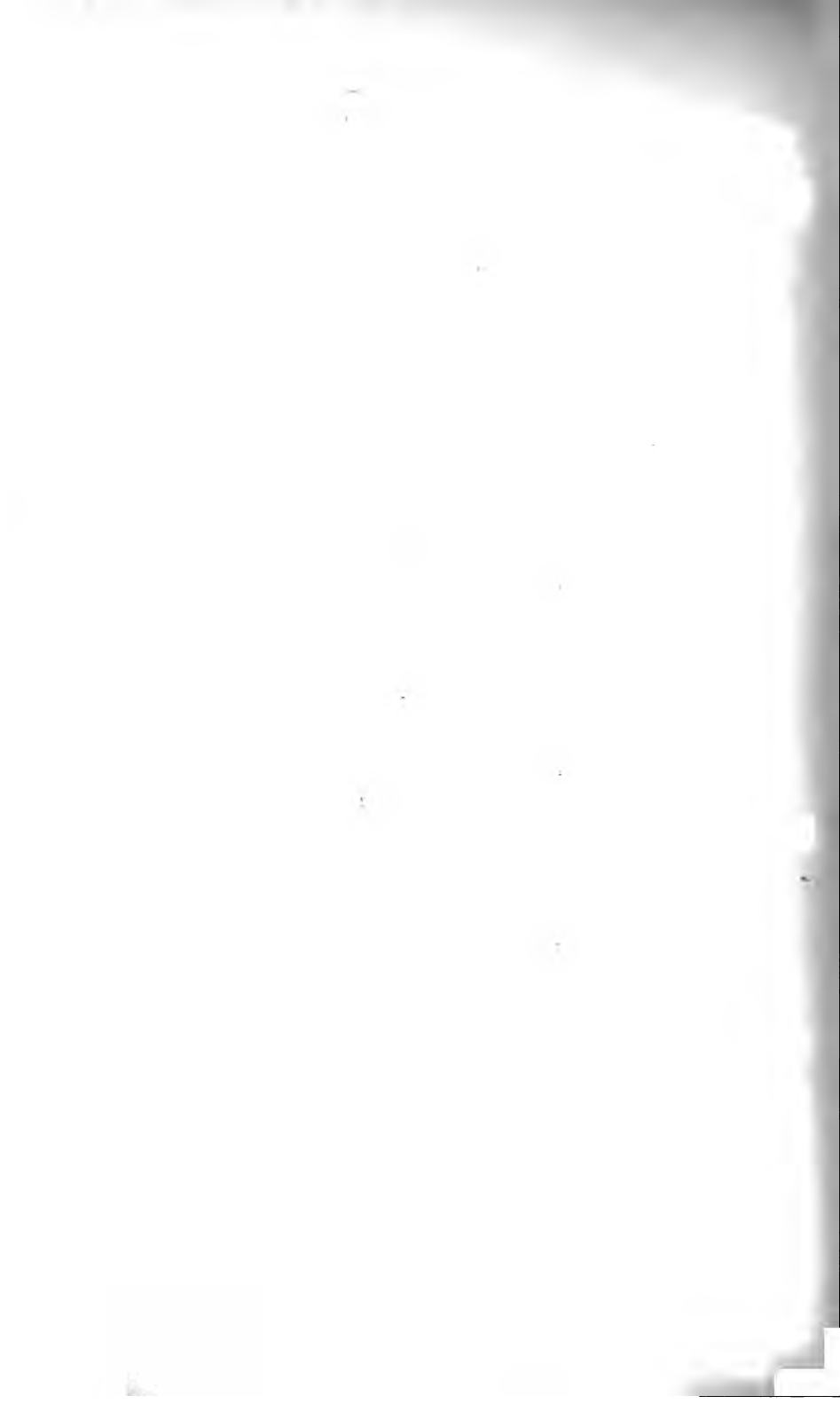
A cette dernière réflexion, n'allez-vous pas vous dire avec raison que j'aurais bien dû alors demander du café avant de commencer cette causerie plutôt que d'avoir l'idée d'en prendre après l'avoir terminée.

Que voulez-vous? On n'est pas parfait; on ne pense pas à tout, ou du moins, on y pense quelquefois trop tard. Car j'aurais certainement dû me souvenir à propos de cette délicieuse infusion :

Qu'elle est du Dieu des vers honorée et chérie,
Qu'on dit que du poète elle sert le génie ;
Que plus d'un froid rimeur quelquefois réchauffé,
A dû de meilleurs vers au parfum du café.

O. PRADÈRE.





LA FRÉGATE
LA « BELLE POULE »
(1841-1842-1843)

Suite et fin

HOLLANDE. — TERRE-NEUVE. — NOUVELLE-ÉCOSSE. —
LISBONNE.

J'ai laissé la *Belle-Poule* à Cherbourg, se préparant à une nouvelle campagne. Pendant quelque temps, le but de sa mission fut ignoré; on apprit enfin que, toujours sous le commandement du prince de Joinville; elle devait d'abord se rendre en Hollande, au Texel, de là à Terre-Neuve, séjourner quelque temps dans cette île, aller ensuite à Halifax et à New-York, puis faire son retour par Lisbonne où elle trouverait des ordres indiquant sa future destination. Elle mit en rade dans les derniers jours d'avril 1841. Son commandant vint de Paris la visiter, et repartit presque aussitôt, annonçant son retour pour le milieu de mai.

Le brig de 20 canons le *Cassard*, commandé par M. le capitaine de corvette Lugeol (1), fut désigné pour accompagner la frégate; il arriva de Brest à Cherbourg dans les premiers jours de ce mois. Le 18, dans la matinée, le prince était de retour; le départ fut fixé au lendemain.

(1) Depuis vice-amiral.

Le 19, à 7 heures du soir, les deux bâtiments mirent sous voiles, poussés par une belle brise de sud-ouest. Le 20, à 6 heures du matin, le cap de *Beachy-Head* nous restait au nord du monde; défilant rapidement devant la falaise crayeuse de la côte anglaise, nous donnions dans le *Pas-de-Calais* à midi, dépassant une grande quantité de navires qui faisaient la même route que nous, et encore, retardée par la marche inférieure du *Cassard*, la *Belle-Poule* ne développait-elle pas tous ses avantages. D'autres navires, en nombre tout aussi grand, luttaient contre le vent pour entrer dans la Manche. On fit petite voile pendant la nuit, mais le jour qui, dans cette saison et par cette latitude, vient de bonne heure, nous permit bientôt de faire de la voile, et nous ne tardâmes pas à voir les côtes basses et sabloneuses de l'extrémité nord de la Hollande. Le *Cassard* manœuvra pour aller mouiller sur-le-champ dans la rade du *Helder*, mais le tirant d'eau de la frégate la força d'attendre, en panne, le retour de la marée. J'avais oublié de dire que, le but de la mission étant connu, on nous avait envoyé à Cherbourg un des plus expérimentés pilotes de l'endroit.

Nous avions vent debout, petite brise, pour entrer, lorsque nous vîmes sortir des passes un grand vapeur de guerre hollandais, se dirigeant sur nous. En approchant, il fit un salut de 21 coups de canon, que nous lui rendîmes. Il portait le ministre de France en Hollande, et le consul général; ces Messieurs vinrent à bord, où ils ne restèrent que quelques instants : nouveau salut de 13 coups à leur départ.

Un petit vapeur du commerce, le *Nord-Holland*, vint nous donner la remorque; le vapeur de guerre prit aussi

la touline. A mesure que nous passions devant les forts et les batteries, nous étions salués par leur artillerie. Bientôt, nous aperçûmes sur la rade une division composée de deux frégates, d'une corvette et d'une bombarde, le pavillon français en tête de mât, les hommes sur les vergues. Ce furent encore de nouvelles salves. A quatre heures et demie du soir, nous laissions tomber l'ancre.

Le lendemain matin, le prince rendit aux capitaines des bâtiments hollandais la visite qu'ils lui avaient faite la veille, et le soir, il partit pour La Haye, accompagné de son officier d'ordonnance, M. Touchard.

La rade du Helder est entre l'extrémité nord de la province de Hollande et l'île du Texel. On y arrive par un chenal tortueux et difficile. Il y règne un fort courant de l'ouest à l'est, ou réciproquement, suivant qu'il y a flot ou jusant. Les navires affourchent pour ce courant par 12 ou 15 brasses de fond. C'est dans cette rade que vient aboutir le canal qui mène à Amsterdam et par lequel passent les navires auxquels leur tirant d'eau ne permet pas de franchir les bas-fonds du Zuyderzée. Autrefois, il n'y avait sur ce coin de terre qu'un petit village ; le Texel n'était qu'un point de rendez-vous pour les flottes. Sous l'Empire, alors que la Hollande relevait de la France, on créa l'arsenal de *Nieuwe-Diep*. De nouvelles digues furent construites ; on conquit sur la mer un vaste terrain dans lequel furent ménagés un bassin à flot, des formes de radoub, etc. Une longue rue, bordée d'un côté par des maisons, de l'autre par un canal, joignit *Nieuwe-Diep* au *Vieux-Helder*. L'ouverture du canal maritime d'Amsterdam ouvrit pour la ville naissante une ère de prospérité ; là, où l'on ne voyait que des marécages, vit maintenant une population de 7 à 8,000 âmes. Par ailleurs, rien de

monumental ni de pittoresque ; une campagne plate et sans arbres, en contre-bas de la mer qui vient battre les digues ; de petites maisons alignées, présentant un tout qui semble fait au compas et au tire-ligne, tout cela, par exemple, frotté, luisant, de cette propreté hollandaise depuis longtemps proverbiale. Il n'y a, pour ainsi dire, qu'une rue pavée en briques mises sur champ, frottée comme un parquet ; aussi, c'est à peine si l'on y passe ; les transports, les charrois, en un mot tout ce qui pourrait la salir, se fait par une rue parallèle, derrière les maisons.

Il est impossible d'imaginer un accueil plus cordial que celui que nous firent les officiers et les fonctionnaires hollandais ; en 1841, il y en avait encore beaucoup parmi eux qui avaient servi dans nos armées et dans notre marine. Peut-être aussi notre séjour apportait-il un peu de distraction à leur vie assez monotone dans ce pays perdu. L'hiver, surtout, ne doit pas être bien agréable, à moins qu'on ne soit un grand chasseur, sur ce point qu'on appelle la *Sibérie des Pays-Bas*. Pendant notre séjour, nous eûmes une température des plus douces, mais presque constamment de la brume, quoique le vent fût parfois assez fort. Ce vent ne laisse pas que d'être assez utile en ce qu'il chasse les effluves qui s'exhalent des innombrables poissons mis à sécher en plein air, comme du linge étendu sur des cordes, mais quelle manne pour les gourmets que ces soles et ces turbots à l'état frais !

Le jour même de notre arrivée, une petite corvette vint mouiller sur la rade ; c'était le bâtiment d'instruction des élèves de la marine hollandaise ; l'école navale est à *Medemblik*, sur le Zuyderzée. Les élèves y passaient alors quatre années, dont la dernière était employée à

naviguer sur cette corvette construite exprès pour les bas-fonds de la côte, après quoi ils étaient répartis sur la flotte.

Dans la soirée du 31, le prince revint à bord. Le lendemain 1^{er} juin, quoique la brise fut faible et presque debout, nous mîmes sous voiles, ainsi que le *Cassard*, guidés par notre vieux pilote, le *Nord Holland* marchant devant nous, en cas de besoin. Notre sortie fut — comme l'entrée — saluée par l'artillerie des forts et des navires : toute la population, presque en entier composée de gens au fait des choses de la mer, couvrait les digues, pour voir un aussi grand navire que la *Belle-Poule* louvoyer dans cette passe tortueuse. A deux heures de l'après-midi, nous étions en pleine mer.

Jusqu'au 4 juin, des vents d'o. et d'o.-n.-o., petit frais, nous permirent de gagner le parallèle de 52° 1/2, mais alors la brise fraîchit, dégénéralant en un coup de vent, variable du n.-o. au n.-e., qui dura jusqu'au 14, ne nous laissant faire que très peu de chemin en route, la force du vent et la grosse mer nous obligeant à ne conserver le plus souvent qu'une voilure de cape. Ce coup de vent, outre l'ennui inhérent à sa nature, fut pour moi une grande contrariété. Nous devions faire une relâche à Lerwick, la capitale de l'archipel de Shetland, mais notre temps était compté ; il nous fallut passer outre, privés du plaisir de rechercher dans l'île Mainland les lieux où Walter-Scott fait se dérouler les scènes du *Pirate*.

Le 15 au matin, on aperçut l'île *Fair* qui se trouve au milieu du canal entre les Shetland et les Orcades. A midi, nous étions tout près de cet îlot qui n'offre au regard que des rochers où pousse, ça et là, une maigre végétation. Quelques petits bateaux étaient sous la terre, occu-

pés à la pêche; un d'eux se dirigea vers la frégate qui mit en panne pour l'attendre. Il était monté par quatre vigoureux gaillards, aux formes athlétiques, aux yeux bleus et aux cheveux roux. Ils apportaient quelques poissons et quelques oiseaux de mer, en paiement desquels ils ne voulurent pas accepter d'argent, mais du pain, du biscuit et des légumes secs. Quelques vieilles paires de souliers, qu'on leur donna, leur firent surtout le plus grand plaisir.

Le lendemain, il fit calme; Mainland nous restait par tribord; la sonde rapportait de 80 à 90 brasses de fond. Plusieurs lignes de pêche furent mises dehors et nous procurèrent une grande quantité d'énormes morues.

Vers les huit du soir, la brise se fit du s.-e.; nous en profitons pour passer entre l'île Fair et le cap Sumburgh. Les courants sont rapides et variables en direction dans le canal. On sait le parti qu'en a tiré Walter-Scott pour la première scène du *Pirate* qui se passe sous cette falaise. Profitant de la durée du jour qui, à cette latitude et dans cette saison, est de plus de vingt heures, on met en place les *pataras*, les haubans supplémentaires, etc.; on prend toutes les précautions voulues en vue des mauvais temps auxquels nous devons nous attendre.

A mesure que nous avançons vers l'ouest nous rencontrons des temps pluvieux et des brumes épaisses; très souvent nous perdions de vue le *Cassard*, et nous ne pouvions assurer nos positions respectives qu'au moyen de coups de canon. Il fallait de plus exercer une grande surveillance à cause des glaçons flottants, si communs, comme chacun sait, du 50^{me} au 60^{me} parallèle.

Le 3 juillet, à 6 heures et demie du matin, la vigie des

barres de perroquet en signala deux, droit devant nous. Le temps était clair, le vent o.-s.-o., petite brise; à midi, le *point* nous plaçait par 51° 27' de latitude nord et 54° 35 de long. o., c'est-à-dire à 46 lieues de Terre-Neuve. Il était onze heures du matin quand nous passâmes à côté de ces deux masses de glace. La plus grande pouvait bien avoir 80 pieds d'élévation au-dessus de l'eau: s'il est vrai que ces glaçons émergent du 7^m seulement de leur volume, la hauteur totale de celui-ci aurait été de 560 pieds. Mais ces montages de glace, ces *Icebergs*, malgré leur masse imposante sont bien moins redoutables pour les navires que ceux d'un bien moindre volume; il est plus facile de les voir assez à temps pour les éviter; un abaissement subit de la température décèle leur voisinage pendant la nuit ou la brume. Il n'en est pas de même des glaçons à fleur d'eau dont la partie immergée constituerait un sérieux danger pour le navire qui viendrait les heurter. C'est évidemment à la grande quantité d'*Icebergs* et de glaçons de dimensions inférieures, entraînés de la mer polaire vers ces latitudes, que l'on doit attribuer la multitude d'écueils, de *Vigies*, marqués sur les cartes. La plupart de ces glaces offrent, en effet, l'image de rochers, surtout par les temps brumeux, quand le soleil ne les éclaire pas. On sait tout le temps qu'il faut, par une température modérée, à la glace pour se fondre; par suite, il est facile de comprendre que ces glaçons peuvent errer ainsi pendant longtemps, au gré des courants et des vents, sans trop se déformer, à moins qu'ils n'échouent sur quelque côte où les vagues, les battant par la base, les minent et les détruisent assez rapidement.

Enfin le 5 juillet, à 4 heures du matin, on aperçut la

côte de Terre-Neuve aux environs du *Havre du Croc*, après 35 jours d'une traversée pénible. Le temps était beau, avec une petite brise d'est, favorable pour entrer. Nous avions en vue plusieurs glaçons flottants, quelques chaloupes de pêche, et un brig de guerre qui fut reconnu pour le *d'Assas*, portant le guidon du commandant de la station navale. Il faisait comme nous route vers le hâvre, au fond duquel les trois bâtiments étaient mouillés à midi. Dans la soirée, arriva la canonnière l'*Eglantine*, venant de Brest.

Tout le monde sait que presque immédiatement après la découverte de Terre-Neuve, par Sébastien Cabot (24 juin 1497), ces parages devinrent le théâtre d'une pêche active, dont les initiateurs furent les Bretons et les Basques, qu'on trouvait partout où il fallait déployer de l'audace et de l'esprit d'entreprise, puis vinrent les Portugais, les Espagnols, les Français et les Anglais. Ces deux dernières nations finirent par rester seules en présence. Je n'ai pas à raconter leurs compétitions, leurs luttes sanglantes pour la possession de Terre-Neuve et de ses pêcheries, dont le vieux Pitt devait dire un jour « qu'à cet endroit, l'Angleterre ne devait rien céder, quand même le drapeau français flotterait sur la Tour de Londres. » La France n'attachait pas une moindre importance à ces pêcheries qui, outre les richesses qu'elles lui procuraient, étaient une pépinière de hardis matelots pour sa flotte de guerre. On sait également qu'après des guerres malheureuses, aux termes du traité d'Utrecht (1713), quelque peu modifié par les traités de 1763 et de 1815, Terre-Neuve fut déclarée tout entière propriété anglaise ; seulement, la France conservait le petit archipel de Saint-Pierre-Miquelon, et le droit exclusif de

pêcher la morue, de la préparer et de la faire sécher, sur une étendue de côtes de près de 140 lieues, depuis le cap Saint-Jean, à la Côte Orientale, en contournant l'île par le nord jusqu'à son extrémité s.-o., le cap Raye, sous la condition de n'y créer d'établissements permanents d'aucune sorte. Les Anglais se sont réservé le reste du littoral qui présente un développement de côtes de 180 lieues environ. Leur présence permanente dans cette partie de Terre-Neuve a donné lieu à des centres de population importants, dont le plus considérable, de beaucoup, est Saint-Jean, ville de 30,000 habitants.

La population de la côte française n'est que de 8 à 9,000 individus, Anglais, ou plutôt Irlandais, dont le principal métier est de garder pendant l'hiver les établissements de nos pêcheurs, lorsque ceux-ci repartent pour France après la saison de pêche. Cette faible population, éparpillée sur 140 lieues de côtes, sans agriculture, sans autre industrie que la pêche, est assez misérable, et comme elle augmente de jour en jour, elle réclame le droit de vivre. Par ailleurs, nos armateurs se plaignent de la concurrence grandissante que leur font ces pêcheurs, contrairement à la lettre des traités : de là des conflits perpétuels, s'aggravant de plus en plus, qui peuvent finir par devenir un sérieux danger, signalé, il y a plus de soixante ans déjà (1), par quelques esprits prévoyants qu'effrayait, pour l'avenir, la facilité avec laquelle nos pêcheurs accueillaient les sujets britanniques, non seulement tolérant, mais, pour ainsi dire, encourageant leurs empiètements.

(1) *Notice sur l'île de Terre-Neuve, ses habitants, sa culture etc.*, Annales maritimes et coloniales, 1821, 2^e partie.

Je n'ai pas non plus à exposer les procédés employés pour les deux pêches de la morue à Terre-Neuve, celle qui se pratique à la côte de l'île, et celle du Grand Banc ; je me suis longuement étendu là-dessus ailleurs, dans un ouvrage spécial (1). Je reviens à notre voyage.

Après avoir laissé au sud les deux îles de Groix et de Belle-Ile (2), on donne dans le *Croc*, entre deux falaises dénudées, grisâtres, hautes de 150 mètres environ. La baie court d'abord de l'est à l'ouest, présentant de chaque côté des anses plus ou moins profondes, puis tourne brusquement du sud au nord ; c'est évidemment cette conformation qui lui a valu son nom. Nous étions à l'ancre dans cette partie de ce beau bassin, abrités par des collines qui descendent jusqu'au bord de la mer, couvertes de jeunes sapins et de bouleaux. Une petite rivière, l'*Epine Cadoré*, se décharge dans l'ouest. On a à craindre des rafales de vent, venant de ce côté par une coupée entre les collines, capables, dit-on, de faire casser les chaînes des navires et de les mettre en danger et d'être jetés sur les rochers qui bordent les contours du hâvre ; mais, pendant notre séjour, nous n'eûmes pas à faire cette fâcheuse expérience, le temps fut presque toujours beau, rarement brumeux ou pluvieux, avec de faibles brises variant du s.-s.-e. au s.-s.-o.

(1) *La Chasse et la pêche des animaux marins*, par H. Jouan, 1882, « Bibliothèque utile. » — On trouvera des renseignements encore plus complets dans un volume de la « Bibliothèque instructive, » *La Grande Pêche*, par le docteur H. E. Sauvage, aide-naturaliste au Muséum d'Histoire naturelle, 1883.

(2) Partout, à Terre-Neuve, on retrouve des noms de lieu rappelant le littoral breton.

On peut facilement renouveler sa provision d'eau et de bois après une longue traversée. Un canot, envoyé à la pêche chaque matin en dehors de la baie, revenait dans le courant de la journée avec assez de morues pour en fournir, à bouche que veux-tu, aux équipages ; un trémil, tendu à l'embouchure de l'*Epine Cadoré* donnait tous les jours une grande quantité de petits poissons à grosse tête épineuse, du genre *Cottus* (les *Cabots* des pêcheurs de la Manche), mais nous renonçâmes bientôt à cette pêche, ces poissons ne valant pas la peine qu'on se donnait pour les prendre ; il nous arrivait cependant parfois de trouver quelques saumons engagés dans les mailles du filet.

Les collines sont couvertes jusqu'à leur sommet de bois fourrés dans lesquels on ne peut guère pénétrer qu'en suivant le cours des ruisseaux ; les halliers et les buissons opposent une barrière qu'on ne peut franchir qu'en y laissant une partie de ses vêtements. Le terrain, où poussent les arbres (en général des sapins et des bouleaux), n'est formé que de détritiques de feuilles et de mousses où l'on enfonce en marchant. A l'ombre, croissait de l'oseille sauvage, qui nous parut délicieuse. On trouvait, en outre, des groseilliers et des framboisiers, mais malheureusement, leurs fruits n'étaient pas encore mûrs. Une foule d'oiseaux, merles, grives, bruants, etc., animaient ces bois. Nos nombreux chasseurs se faisaient une fête de tuer des courlis, réputés, avec raison, à Terre-Neuve, comme un fin gibier, mais ces oiseaux voyageurs n'étaient pas encore arrivés à la côte, il aurait fallu être au mois d'août.

Derrière les collines, le terrain est entrecoupé de bois, de clairières et d'étangs, en général poissonneux, où l'on peut tirer des bécassines et des canards.

Le *Croc* était le point où se tenait le plus ordinairement le commandant de la station navale dont la mission était de protéger et d'aider nos pêcheurs, et qu , dans ce temps-là se composait ordinairement d'un grand brig, de deux bâtiments inférieurs et de deux goëlettes affectées plus particulièrement au service local des îles de Saint-Pierre et Miquelon. L'équipage du navire stationnaire a un petit jardin dans lequel, à l'arrivée de France, on sème des graines de légumes qui viennent avec une rapidité surprenante, comme si la végétation, arrêtée par les froids rigoureux de l'hiver, voulait rattraper le temps perdu et profiter d'un été qui ne dure que quelques semaines. A l'époque de notre séjour, elle était dans toute son exubérance; les forêts exhalaient les parfums balsamiques propres aux arbres résineux, auxquels s'ajoutaient les odeurs aromatiques des plantes poussant sous leur ombrage. C'est le moment de s'enfoncer dans les bois; malheureusement, outre les difficultés du chemin dont j'ai déjà parlé, il y a un très sérieux obstacle avec lequel il faut compter, tout misérable qu'il paraisse, les *moustiques*, qui ne laissent ni repos ni trêve au promeneur, le rendent méconnaissable au bout de quelques instants, et dont les piqûres sont d'autant plus douloureuses que, sous ce climat, l'air vif qu'on respire rend la circulation du sang très active.

Il n'y avait au *Croc* que deux établissements de pêche, deux *chauffauts*, comme on dit dans le langage des Terre-neuviens. Les navires, qui s'en servaient, étaient désarmés dans le havre de Saint-Julien, situé plus au nord. Nous allâmes un jour, à trois ou quatre, visiter ce havre, où il y avait une dizaine de navires; la pêche réussissait au gré des capitaines. A quelque distance de l'établisse-

ment français, il y avait quelques Irlandais vivant avec leurs familles du produit de leur pêche, et des provisions qu'ils troquaient avec les pêcheurs contre des fourrures que leur procurait la chasse pendant l'hiver. Mes compagnons leur achetèrent deux chiens. Quoiqu'il y ait à peine deux petites lieues de Saint-Julien au Croc, nous revînmes harrassés de fatigue par suite de la marche, sur un terrain mou, fangeux, où l'on enfonce jusqu'à la cheville. Il faut aussi dire qu'il pleuvait, que la brume nous fit souvent sortir, sans que nous eussions conscience de la route directe, et que, plusieurs fois, il nous fallut traverser des ruisseaux et des étangs pour le rejoindre ; à cela, ajouter le grand ennui dont je parlais tout à l'heure, les moustiques qui nous entraient dans les yeux, le nez et les oreilles.

Le 14 juillet, l'*Eglantine* partit pour aller croiser sur le Banc. Le même jour, plusieurs officiers de la *Belle-Poule* et du *Cassard* partirent également pour l'île de Groix, dans le dessein de chasser le *caribou*, ainsi qu'on appelle le renne à Terre-Neuve et au Canada. Ils revinrent au bout de trois jours, rapportant beaucoup de menu gibier ; quant aux caribous, ils avaient bien reconnu leurs traces, leurs fumées, mais les animaux eux-mêmes ne s'étaient jamais montrés à portée de leurs fusils.

Le 18 juillet, nous sortîmes du *Croc* avec beau temps, petite brise d'o.-s.-o. Nous fîmes route au nord pour doubler la pointe nord de Terre-Neuve et donner dans le détroit de Belle-Ile, qui sépare Terre-Neuve de la côte du Labrador. Les jours suivants furent employés à passer ce canal en louvoyant dans des circonstances assez difficiles. D'abord les seules cartes en notre possession étaient les cartes levées par le capitaine Cook, au début

de sa carrière, et nous savions qu'elles n'étaient pas sans défaut à l'endroit des longitudes. Nous nous guidions principalement par la sonde, nous maintenant sur des fonds rocheux, variables de 38 à 35 brasses. Le temps était loin d'être favorable. Le matin, la brise se levait de l'o.-s.-o. ; elle fraîchissait bientôt au point de nous forcer à avoir deux ris aux huniers, accompagnée de torrents de pluie. Le calme se faisait dans l'après-midi, les soirées étaient très belles, mais le vent et la pluie recommençaient et duraient pendant une partie de la nuit (1).

Peu de jours après notre départ du Helder, quelques cas de variole s'étaient manifestés dans l'équipage. Le séjour au Croc avait tout à fait remis les convalescents, mais les pluies et les temps variables du détroit de Belle-Isle, avaient aggravé l'état de ceux dont la guérison n'était pas aussi avancée et fait naître de nouveaux cas, dont le nombre augmentait tous les jours. Le commandant se décida à relâcher dans un des ports que présentent les côtes de Terre-Neuve et du Labrador; il penchait d'abord pour la *Baie Rouge* sur cette dernière, mais n'ayant ni carte correcte, ni pilote de ces parages, difficiles pour un navire du tonnage de la *Belle-Poule*, il se décida pour un des hâvres de la baie d'*Ingornachois*, à Terre-Neuve.

Cette baie, située au sud du cap *Riche*, renferme trois ports placés, du nord au sud, dans l'ordre suivant : le port *Saunder*, le hâvre *Keppel*, et la baie de *Hawke*; l'entrée de ces ports est masquée par un îlot boisé, l'île

(1) Aujourd'hui, la navigation de ces parages est rendue bien plus facile par des phares qui n'existaient pas il y a quarante-deux ans, entre autres à l'entrée nord du détroit et sur le cap Riche.

Keppel. Nous laissâmes tomber l'ancre dans le premier le 22 juillet, à cinq heures et demie du soir : la corvette la *Sarcelle*, préposée à la surveillance de la pêche à la côte est de Terre-Neuve, y était mouillée.

La première chose à faire était de s'occuper des malades. Le lendemain matin, le *Cassard* partit pour Halifax, emportant nos lettres, les rapports officiels, etc., avec mission de rapporter des rafraîchissements. On se mit à la recherche d'un endroit propre à l'établissement d'une ambulance, d'une sorte de lazaret ; un chaufaut abandonné, sur l'île Keppel, répondait parfaitement au but proposé. Soixante travailleurs le mirent bien vite en état de recevoir les malades, qui y furent installés le jour même.

Les terres de la baie d'Ingornachoix sont moins élevées que celles du Croc ; la végétation y est plus vigoureuse ; les arbres, les sapins surtout, y sont beaucoup plus grands. Nous étions alors à l'époque de la floraison de la plupart des plantes : un botaniste aurait fait fortune. De nombreux étangs se déchargent dans les trois ports par de petits ruisseaux. Les chasseurs rapportaient beaucoup de petit gibier, entre autres une espèce de perdrix (*Tetras lagopus*), mais à laquelle un goût de résine très prononcé, provenant sans doute de son genre d'alimentation, retirait beaucoup de sa valeur. Les caribous, tant désirés, ne se montrèrent jamais. La mer nous fournissait en quantité des homards, différant des nôtres par leur couleur verdâtre, leur queue plus courte, leurs pinces plus massives. Il n'y avait qu'à laisser couler sur le fond, le long du bord, un cercle de barrique, portant un filet grossier de fils de caret, amorcé avec un peu de

viande salée, pour en ramener trois ou quatre, au bout de quelques minutes, enchevêtrés dans le filet.

La côte n.-o. de Terre-Neuve avait été pendant longtemps le théâtre d'une pêche très fructueuse, mais, depuis quelques années, la morue avait abandonné cette côte pour celle du Labrador où les pêcheurs allaient la poursuivre avec de grandes embarcations. On lui faisait subir une préparation provisoire, puis on la rapportait aux chauffauts des différents hâvres de l'île. Cette pêche, on le voit, coûtait plus de travail et de peines que celle de la côte de l'Est, sans compter les dangers à redouter avec les temps variables du détroit.

Le 25 juillet, dans la soirée, il s'éleva un vent de s.-o., assez violent pour nous causer de vives inquiétudes à l'endroit d'un de nos canots parti le matin pour pêcher au large; ce ne fut que le surlendemain que nous fûmes rassurés sur son compte par deux matelots venus par terre, qui nous apprirent que l'embarcation, ne pouvant pas gagner contre le vent, avait relâché, au nord du cap Riche, dans le petit hâvre de Port-au-Choix, où il n'attendait qu'une embellie pour revenir.

Le 29 au matin, pendant que la *Belle-Poule* et la *Sarcelle* célébraient par des pavois et des salves l'anniversaire des « trois journées », notre chaloupe partait pour visiter les hâvres des environs, Saint-Jean, Le Ferrol, etc., et en chasser les navires anglais et américains qui auraient pu se trouver à pêcher dans les eaux réservées aux français par les traités, écouter les réclamations de nos pêcheurs, s'informer de leurs besoins, etc., etc.

Le 3 août, dans la soirée, la goëlette de l'Etat la *Mouche* venant de la baie de Saint-Georges, mouilla près de nous.

Le 5, M. Bonie, enseigne de vaisseau et moi, nous fûmes envoyés pour lever le plan du hâvre de Port-au-Choix où notre canot, ai-je dit, avait trouvé un refuge.

Nous profitâmes du passage qu'on nous offrait à bord de la *Mouche*, qui partait ce jour-là pour cet endroit, emmenant avec nous une embarcation et cinq hommes intelligents pour nous aider dans notre opération. A midi nous étions rendus dans le hâvre où il y avait cinq ou six navires dont les équipages étaient presque en entier à la pêche au Labrador. Nous fûmes bien vite installés, nous et nos marins, grâce au capitaine Bouillon, de Saint-Malo, dont la franche et plantureuse hospitalité ne se démentit pas un instant pendant le temps que nous restâmes chez lui. Le jour même, nous pûmes commencer notre travail qui était terminé le 8, au soir.

Les navires qui fréquentent Port-aux-Choix, ne doivent pas caler plus de 10 à 11 pieds pour pouvoir y être en sûreté, derrière un îlot qui se trouve en dedans de l'entrée. Au large de cet îlot, il y a bien 15 pieds d'eau à mer basse, mais il serait très imprudent de rester là à cause du ressac, et des vents d'o.-s.-o. très communs et souvent très violents. Les environs du hâvre manquent de bois; les navires, avant de s'installer pour la pêche, vont d'abord en faire provision au port Saunder. Pour donner une idée de la quantité de homards qu'on trouve à Port-au-Choix, je dirai seulement qu'un de nos hommes en ramassa 170 en deux ou trois heures, en retournant les cailloux de la grève à marée basse, ne prenant, bien entendu, que les plus gros. Pendant notre séjour dans ce petit port, nous eûmes le spectacle d'une magnifique aurore boréale. Le 9, nous revînmes à Saunder dans notre canot, la *Mouche* étant partie pour le Croc. Dans

notre traversée de retour, nous cherchâmes, avec succès, une base qu'on nous avait indiquée à un mille environ dans le n.-o. du cap Riche. Ce haut fond avait échappé à Cook, dont la carte indique 18 *brasses* dans cette partie, tandis qu'en réalité nous ne trouvâmes que 17 pieds.

Le *Cassard* revint le 10 août. La constance du vent de s.-o., très frais, ne lui ayant pas permis de gagner Halifax, il avait mouillé à *Pictou*, dans l'île du Prince-Edouard, d'où les dépêches avaient été portées par son second jusqu'à la capitale de la Nouvelle-Ecosse.

Le 13, les malades étant entièrement rétablis, à l'exception de deux, dont l'état était très satisfaisant, l'île Keppel fut évacuée. Le lendemain matin, au petit jour, nous quitions le port Saunder.

Le 16 août, à midi, nous jetions l'ancre dans la baie Saint-Georges; vis-à-vis du village, une agglomération de 50 ou 60 maisons de bois, n'ayant, à l'exception d'une seule, que le rez-de-chaussée. Le yacht britannique flottait à la pointe.

On comptait à cette époque, à Saint-Georges, peut-être 300 individus, Anglais, Irlandais, Français et Canadiens, et de plus une quarantaine de *sauvages*, comme on appelle à Terre-Neuve les Peaux-Rouges qu'on y trouve ça et là, lesquels, sous certains rapports, sont beaucoup trop civilisés ! Ceux que nous trouvâmes à Saint-Georges étaient des *Mics-Macs*, originaires du cap Breton ou du Labrador, et non des aborigènes de Terre-Neuve; des *Bethucks*, comme ceux avec lesquels fut en rapport Cabot quand il découvrit l'île, en 1497. Il est bien probable que les *Bethucks* sont tous disparus aujourd'hui, et que tout ce qui reste d'eux consiste en trois crânes, l'un

conservé dans le Musée Saint-Jean, à Terre-Neuve, les deux autres dans le Musée d'Edimbourg ! Les *Sauvages* de Saint-Georges vivaient de l'autre côté de la baie, en face du village, dans des huttes dont la saleté défiait toute description, au milieu d'exhalaisons dont les cages des fauves du Jardin des Plantes ne donneraient qu'une idée affaiblie. On pouvait se procurer avec eux des peaux de loutres, de renards blancs, de castors et de veaux-marins. Ils avaient promis à nos chasseurs de leur faire tuer au moins un caribou, mais ce fut encore peine perdue. Ils revinrent avec des perdrix et des gerbes de framboisiers chargés de fruits, mais pas plus de caribous qu'à Groix et à Saunder. Il y en avait pourtant dans les environs, la preuve, c'est que les Indiens, le jour même de notre arrivée, en avait apporté à bord un presque tout entier; mais il paraît, d'après eux, que la chasse de ce ruminant demande beaucoup d'habitude et de patience.

Les habitants riches du village demeuraient dans de bonnes maisons de bois, chauffées en hiver avec de grands poêles venant des Etats-Unis. Ils fournissaient — et pas à bon marché — aux navires en relâche, quelques provisions fraîches. Quelques-uns faisaient avec Halifax un assez grand commerce de morues et de saumons, ces derniers pris dans des cours d'eau qui se jettent au fond de la baie. Les produits de ces pêches — contre lesquelles nos armateurs ne cessent de réclamer, Saint-Georges étant compris dans la partie de l'île à nous réservée par les traités — étaient portés à Halifax par de petites goëlettes construites et armées à Saint-Georges. Quant à la masse des habitants, à l'approche de l'hiver, alors qu'on ne peut pêcher, la baie étant gelée, ils se retiraient dans

les bois où ils vivaient de la chasse et de quelques provisions mises en réserve pour la mauvaise saison.

On élevait à St-Georges un grand nombre de chiens, uniquement avec les débris de poisson qu'ils ramassent sur la grève, ne coûtant, par conséquent, à peu près rien à leurs maîtres, qui, néanmoins, s'en débarrassaient moyennant de bons prix. On en acheta plusieurs à bord de la frégate.

Le 17, nous quittâmes Saint-Georges. Dans la matinée du 23, pendant une éclaircie qui se fit après cinq jours de navigation au milieu d'une brume épaisse, nous aperçûmes l'île *Saint-Pierre* à petite distance dans le nord. La goëlette de l'Etat la *Gentille* nous amena le capitaine de port pour nous piloter. La soirée était trop avancée pour entrer le jour même; ce ne fut que le lendemain, après avoir louvoyé toute la journée pour gagner la passe du nord-est, que nous pûmes atteindre le mouillage. Le prince reçut aussitôt la visite du commandant, M. Mamyneau, capitaine de vaisseaux en retraite; à son départ du bord on le salua de neuf coups de canon.

Comme chacun sait, la France ne possède plus, en toute propriété, dans les parages de Terre-Neuve, que le petit archipel Miquelonnais composé des îles Saint-Pierre, Miquelon et Langlade. Grâce à son port, Saint-Pierre est le siège du gouvernement, quoiqu'elle soit plus aride, et bien moins grande que Miquelon et Langlade qui, en réalité, ne font qu'une seule île, puisqu'on va à pied sec de l'une à l'autre par une chaussée, un isthme bas et étroit, formé, depuis une époque qui ne doit pas être très ancienne, par le mouvement des sables et des eaux. La rade de Saint-Pierre est un creux, abrité

par des îlots qui laissent entre eux deux passes, celle du nord-est, et celle du sud-est; la première est seule praticable pour les grands navires. Au fond est le bourg de Saint-Pierre, dominé par des montagnes où pousse une maigre végétation, des herbes et de tout petits sapins. Les maisons sont en bois, alignées de manière à faire une grande rue, coupée par quelques autres plus petites. Le gouvernement est sur une petite place au bord de la mer, près d'une petite batterie, la seule défense de l'île dont il serait facile de faire un Gibraltar. Tout cet ensemble nous parut charmant, très civilisé, après le séjour que nous venions de faire dans les bois.

Des rochers formant devant le bourg un port naturel, un *barrachois*, où des navires de commerce de moyenne grandeur trouvent un excellent abri. Il y avait alors une vieille goëlette de l'Etat désarmée, la *Brestoise*. C'est dans le barrachois que se retirent, pour hiverner, les bâtiments légers de la station navale.

Dans la saison où nous étions, vues des hauteurs, la rade et la mer offrent un assez joli coup d'œil. Une multitude de bateaux sont employés à la pêche du capelan ou de l'encornet, qui servent d'appât pour la morue; d'autres se rendent à la Grande Terre qu'on voit à l'horizon. La rade et le barrachois sont pleins de navires; les uns arrivent, les autres partent. De tous côtés, la plus grande animation règne sur les *graves*, où l'on travaille à la préparation de la morue. L'hiver doit contraster étrangement avec toute cette activité, lorsque les navires sont partis, que la rade est prise par la gelée, que la neige, couvrant la terre de plusieurs pieds, confine les habitants au logis.

Le lendemain de notre arrivée, le prince descendit à terre, au bruit de l'artillerie de la batterie, de la *Gentille* et de la *Brestoïse* (quatre espingoles !) Les autorités l'attendaient au débarcadère, c'est-à-dire le commandant de la colonie, en uniforme de capitaine de vaisseau, le médecin en chef, qui joignait à ses fonctions médicales les fonctions judiciaires, le curé de Saint-Pierre, le capitaine de port, et un vieux Monsieur en habit vert, à boutons de métal blanc, avec deux petites épaulettes d'argent, comme on en voit sur les vieux portraits d'officiers du siècle dernier, qu'on nous dit être le commandant de la milice : quant à cette dernière, où était-elle ? Existait-elle seulement ? Pour donner plus de solennité au cortège, ordre avait été donné à la gendarmerie de Langlade de se replier sur celle de Miquelon, et à ces deux gendarmeries de se replier sur celle de Saint-Pierre, ce qui faisait en tout trois gendarmes à pied et un brigadier. Tout cela n'était peut-être pas très majestueux, mais on fait ce qu'on peut, et l'accueil enthousiaste, cordial de cette bonne population, en disait plus que bien des pompes officielles. Le prince parcourut toutes les rues, et au moment où il revenait dans la principale, il put voir sur un grand écriteau, qu'on venait de clouer, que désormais elle s'appellerait *rue Foinville*. Le dimanche suivant, il assistait à la messe avec la plus grande partie des états-majors. L'église était pleine ; notre musique jouait ses plus beaux morceaux ; il est à supposer que la population de Saint-Pierre n'avait jamais entendu rien de pareil. Je ne saurais dire si depuis lors l'église paroissiale a été remplacée par une construction plus luxueuse ; à cette époque, ce n'était qu'une bâtisse en bois, qu'on ne distinguait guère des autres maisons que par une

petite cloche au-dessus du toit. L'intérieur était à l'avant de l'extérieur, c'est-à-dire bien pauvre ; pour toute décoration, quelques petits navires pendus au faite, rappelant les sinistres dont ces rochers brumeux sont souvent le théâtre.

Le 30 août, nous quittons Saint-Pierre, mais le calme nous retint en vue de l'île pendant plus de vingt-quatre heures. Le vent se fit de l'est et nous permit de faire route pour Halifax. Cette navigation ne laisse pas que d'être assez difficile ; les brumes sont fréquentes ; il faut une surveillance constante, à cause du grand nombre de navires qu'on rencontre dans ces parages. Il y a à se tenir en garde contre des courants violents, à se défier d'un dangereux écueil, l'*Ile de Sable*, tristement célèbre dans les annales de la marine française par le naufrage de la frégate l'*Africaine*. Aux atterages de la Nouvelle-Ecosse, les bas-fonds et les brisants ne manquent pas non plus.

Le 6 septembre, à huit heures du matin, nous reconnûmes l'entrée de la baie de Halifax. Malgré le vent et la grosse mer, deux pilotes vinrent à bord de la *Belle-Poule* et du *Cassard*. A mesure que nous nous enfoncions dans ce long boyau, entre deux rives couvertes d'arbres, au milieu desquels se montraient de jolies maisons de campagne, la mer s'aplanissait et le gros vent du large se réduisait à une jolie brise. De grands navires de commerce, des schooners, des cutters de plaisance, une foule d'embarcations de toute espèce, animaient le paysage, qui me rappelait presque le Bosphore. Nous dépassâmes bientôt le fort Saint-Georges, îlot hérissé de canons que nous laissions sur notre droite ; à gauche s'élevait en amphithéâtre la capitale de la Nouvelle-

Ecosse, assemblage de maisons et d'arbres, vis-à-vis de laquelle nous laissâmes tomber l'ancre, à une heure de l'après-midi, à côté des frégates anglaises le *Winchester* et le *Seringapatnam*.

Après l'échange des saluts d'usage, un canot vint le long du bord portant les délégués de la commission sanitaire. On avait eu connaissance à Halifax du séjour de nos varioleux à l'île Keppel; aussi tout d'abord voulait-on nous refuser la libre pratique. A force de pourparlers, on transigea pour arranger tout le monde, au moyen d'une sorte de quarantaine d'observation très aristocratique : pendant trois jours, les officiers de l'état-major et les cuisiniers pourraient seuls descendre à terre. Bien entendu que l'envoi du linge au blanchissage n'était pas autorisé avant la fin de cette demi-quarantaine. Un petit îlot, au fond de la baie, c'est-à-dire à deux lieues, plus ou moins de notre mouillage, l'île *Stéphen*, fut disposé pour recevoir, sous la garde d'un des médecins du bord, les deux malades que nous avions remportés du port Saunder, non encore complètement rétablis.

En 1841, là où un siècle auparavant il n'y avait que des forêts, des broussailles impénétrables, Halifax comptait 18 ou 20,000 habitants, et faisait un commerce considérable avec le Canada, les Etats-Unis et l'Europe. Des paquebots à vapeur partaient régulièrement pour l'Angleterre de son port, un des plus beaux et des plus sûrs qu'il y ait au monde, et qui offre le grand avantage, dans les parages, de n'être jamais pris par la gelée. Sauf de très rares exceptions, les maisons étaient en bois; de même, pour les églises, très nombreuses, comme dans toutes ces colonies anglaises où chaque *dénomination* a la sienne. La *Maison des Communes*, où siège le Parlement local, était

le seul édifice ayant un aspect quelque peu monumental. Les rues de la ville sont larges, très propres, sillonnées par de nombreux équipages. En ce moment, la chaleur y était excessive.

La marine militaire a un arsenal à Halifax; je ne saurais dire s'il a été agrandi, mais c'était alors peu de chose. De nombreuses batteries défendaient les abords de la rade, et au-dessus de la ville, un ouvrage important battait tous les alentours.

Le lendemain de notre arrivée était un jour de fêtes, à cause des *régates*. Le temps était magnifique, tout à fait favorable pour les courses tant à la voile qu'à l'aviron. Les signaux de départ étaient faits par un vieux ponton, un vénérable vaisseau du temps passé, le *Centurion*, le même, paraît-il, qui portait le guidon du commodore Anson dans son célèbre voyage autour du monde, juste un siècle auparavant. Les fêtes nautiques ont toujours un grand succès avec les Anglais; la haute société de Halifax s'était rendue à l'invitation des officiers du *Winchester* où l'on était aux premières loges; le rivage était couvert de monde, une foule d'élégantes embarcations de plaisance, grées en goëlettes, en cutters, sillonnaient la rade dans tous les sens. Pour nous, la partie la plus intéressante des *régates* — qui, à cela près, se passèrent comme toutes les régates du monde — fut la joute des Indiens *Mics-Macs*, dans leurs bateaux en écorce de bouleau, d'autant plus que la *Belle-Poule* servait de point d'arrivée. Ce fut d'abord le tour des hommes, puis les bateaux revinrent armés par des femmes. La construction singulière de ces petites embarcations, les costumes des batelières, et les cris qu'elles poussaient pour s'exciter et

se défier mutuellement, nous étonnèrent et nous divertirent encore plus.

Le 10 septembre, lord Falkland, gouverneur de la Nouvelle-Écosse, honora la *Belle-Poule* de sa visite. Deux jours après, nous en eûmes une autre, moins solennelle, mais à coup sûr, plus intéressante, celle des *Mics-Macs* dont je parlais tout à l'heure. Ils vinrent à bord, au nombre de quatorze ou quinze, conduits par un des leurs, âgé peut-être de quarante ans, qu'ils reconnaissaient comme leur chef. Leur costume était assez bizarre. Ils portaient des mocassins aux pieds, des pantalons collants, de couleur rouge, une grande houppelande de gros drap bleu, ornée de boutons de métal, de bariolages blancs et rouges, serrée à la taille par une ceinture à laquelle étaient suspendus un couteau à gaine et un petit sac en peau de castor. Un chapeau à haute forme, un *tromblon* de pays civilisé, complétait leur toilette. Le chef avait la poitrine bardée de grandes médailles de bronze et d'argent à l'effigie du dernier souverain de l'Angleterre. Comparé à ses compagnons, c'était un bel homme, mais montrant comme eux les traits caractéristiques de sa race, le teint cuivré, pas de barbe, les cheveux noirs, plats et raides, les pommettes saillantes, les yeux noirs, les membres un peu grêles. Ils parlait assez bien anglais. Dans une conversation que j'eus avec lui, il m'apprit — peut-être avec une sorte d'orgueil — qu'il exploitait une ferme aux environs de Halifax, tandis que la plupart de ses compagnons vivaient dans les bois ou au bord de la mer, ne restant dans un endroit que tant que la pêche ou la chasse y étaient productives.

Ces Peaux-Rouges, autrefois nombreux à la Nouvelle-Ecosse, étaient alors, paraît-il, réduits à 5 ou 600 indi-

vidus, errant par petites bandes dans la presqu'île. La variole en avait fait périr un grand nombre ; l'ivrognerie n'avait pas non plus nui à la dépopulation. A la suite de leur conversion au christianisme, des sociétés de tempérance avaient été établies parmi eux, ce qui ne nous empêchait pas d'en rencontrer, dans les marchés et les rues de la ville, dans un état d'ivresse, en contradiction flagrante avec les médailles de ces sociétés que presque tous avaient pendues au cou. Quelques familles vivaient de l'autre côté de la rade, en face de la ville, dans des huttes faites d'écorces de bouleau cousues. Les embarcations sont construites avec les mêmes matériaux : la membrure est en bois très mince, recouverte avec des morceaux d'écorce dont les coutures sont enduites de résines. Deux hommes peuvent porter, sans effort, les plus grands de ces bateaux.

Les femmes étaient, en général, très laides, et leur costume ne contribuait pas à les enjoliver. On en rencontrait fréquemment dans les rues de Halifax, où elles venaient vendre les produits de la chasse et la pêche de leurs maris, un *brûle-gueule* à la bouche, vêtues d'une jupe de gros drap, la tête couverte d'un capuchon orné de galons blancs et rouges, se terminant en corne par devant et laissant passer les mèches graisseuses de leurs cheveux. Quelques-unes portaient leurs nourrissons, emmaillotés dans un petit berceau posé à plat sur le dos et retenu par des courroies passées sous les bras, comme un havre-sac de soldat.

Je fis, dans ce village, la rencontre d'un vieux bonhomme, qui parlait passablement français, dont il me serait impossible de dire au juste l'âge, mais qui

devait être très vieux, à juger par sa peau ratatinée et les souvenirs de sa jeunesse, ravivés par la présence de Français, pas seulement des *Français du Canada*, mais des *Français de France*, comme le *Marquis*, — c'est ainsi qu'il désignait Montcalm — qu'il avait connu dans son enfance et dont il avait entendu raconter les exploits par son père. Lui-même, il avait été en France, dans sa jeunesse ; il se souvenait très bien de Paris, de Versailles, de la cour de Louis XV, à qui il avait été présenté avec des chefs de sa tribu.

Le temps, presque toujours beau depuis notre arrivée, avait favorisé nos promenades, mais nous ne nous appartenions guère : trop d'accueil, trop d'hospitalité ; tous les jours c'étaient des fêtes en notre honneur : bals, offerts par la marine et les officiers de la garnison, pique-nique, parties de campagne, et, sans pitié aucune pour nos estomacs, dîners, — comme on en faisait alors avec les Anglais. Il fallut pourtant quitter ce pays, où l'on nous recevait si bien. Le 15 septembre, nos deux malades revinrent de l'île Stéphen, et, à partir de ce moment, toute communication avec la terre fut interdite. Le lendemain, au petit jour, nous mîmes sous voiles.

Le 19, dans l'après-midi, nous reconnaissons l'entrée de la baie de New-York. Un de ces jolis bateaux-pilotes de la côte des Etats-Unis, une charmante goëlette, nous amena un pilote. Il fit calme toute la nuit. Le lendemain matin, nous vîmes mouiller, en pleine côte, par onze brasses, fond de sable, en attendant la réunion des circonstances favorables de vent et de marée pour franchir la barre de *Sandy-Hook*. Ce ne fut que vingt-quatre heures après qu'elles se présentèrent, mais à peine avions-nous passé le banc que le vent nous devint contraire, tou-

tefois assez faible pour qu'un petit vapeur pût nous donner la remorque ; puis, la brise redevenant bonne, nous rétablîmes les voiles et nous vîmes affourcher devant New-York, à côté du vaisseau américain le *North-Carolina*.

Aujourd'hui New-York, l'*Emporium City*, comme disent les *Yankees*, est une des plus grandes villes du monde, mais déjà en 1841, elle ne laissait pas que d'être assez respectable ; déjà on était émerveillé, — c'est le mot, — par le mouvement continu des navires sur la rade, depuis les gigantesques paquebots desservant toutes les parties du monde, jusqu'aux légers schooners, qui font le cabotage dans les *creeks*, les bras de mer, les rivières qui aboutissent à la baie. De toutes parts, s'élevaient les colonnes de fumée des steamers ; il y en avait alors au moins une centaine, *ferry-boats*, remorqueurs, etc., pour le service de la rade.

New-York est bâtie sur l'île de *Manhattan*, entourée par l'Hudson à l'ouest, à l'est par le *Sound*, qui sépare *Long-Island* du continent, au nord par un bras de mer qui joint l'Hudson au *Sound*, qu'on appelle encore, et même plus souvent, *East River*. En face de New-York, sur Long-Island, *Brooklyn*, faubourg de New-York, en réalité, une ville de premier ordre, avec un arsenal pour la marine fédérale. Tout le long de l'Hudson et de la rivière de l'est, des quais, des *wharves*, où se pressent des navires de toutes grandeurs, sous tous les pavillons.

En 1841, la ville n'occupait en réalité que la partie méridionale de l'île de Monhatlan, le quart de sa superficie ; sur les plans elle couvrait l'île tout entière ; si j'ai été bien renseigné, il ne s'en manque guère qu'il en soit

ainsi aujourd'hui. Les maisons, en général bâties en briques, sont très hautes, les rues très larges. *Broadway* nous offrait un champ de flânerie agréable, avec ses brillants magasins, ses nombreux équipages, ses promeneuses en toilettes des plus élégantes. Tout cela était très animé, très beau, très luxueux, mais, en dépit de tout, on sentait qu'il manquait une grande chose : *le passé* ! Un peuple a beau être plein de vie, avoir toutes les ardeurs de la jeunesse, laisser derrière lui tous les autres dans sa marche vers le progrès, vers l'avenir, les étonner par sa hardiesse : il lui faut les souvenirs du *passé*. Les Yankees le sentent bien, à voir comme ils ont accueilli l'œuvre d'un de leurs littérateurs, Washington Irving, qui a donné un vernis légendaire aux faits et gestes des premiers colons. A New-York, on vous montre avec une sorte d'orgueil, la chapelle de Saint-Paul, dans *Broadway*, comme un des plus vieux monuments religieux de l'Amérique du Nord : que sont les deux siècles — à peine — dont s'enorgueillit cette église, comparés à l'âge de nos vieilles cathédrales !

Les environs de New-York méritent, à plus d'un titre, d'être visités; le bois de *Hoboken* sur la rive droite de l'Hudson, les bords de ce fleuve, Haarlem, Stalen-Island, la petite ville d'Elizabeth-Town dans l'état voisin de New-Jersey. Rien, déjà en 1841, n'était plus facile que d'aller par tout là : chemins de fer, vapeurs, tramways, on n'avait qu'à choisir.

Le 27 septembre, le prince de Joinville quitta le bord pour se rendre avec quelques personnes de l'état-major à Philadelphie et à Washington. Il était de retour le 5 octobre, mais c'était pour repartir presque immédiate-

ment pour une longue tournée, comprenant la chute du Niagara, les grands lacs, le territoire encore sauvage du Wisconsin, l'Illinois et la Pensylvanie.

A notre arrivée à New-York (le 20 septembre) la chaleur était très forte, mais, sous l'influence de vents variant du n.-o. au s.-o., la température avait subi un refroidissement très sensible, lorsque, vers le 25 octobre, nous vîmes le thermomètre remonter tout à coup et le temps redevenir très chaud. Le matin, il y avait de la brume qui se dissipait vers midi, et le reste de la journée était magnifique. Cela dura pendant une quinzaine de jours environ. Ce retour à la belle saison constitue ce qu'aux Etats-Unis on appelle *l'été indien*. Le froid piquant qui lui succéda nous parut on ne peut plus désagréable. Le 8 novembre, il tomba de la neige et du verglas, et à partir de ce jour jusqu'à notre départ, le thermomètre se maintint toujours au-dessous de 0°, avant huit heures du matin.

Le 20 novembre, notre commandant revint à New-York. Le 23, accompagné de presque tout l'état-major des deux bâtiments, il partit pour Boston, pour assister à un grand bal offert par cette ville; puis au retour à New-York, ce fut une série de banquets offerts par les négociants français, le Conseil municipal, etc.

Le 28 novembre, nous mîmes sous voiles, par beau temps, une petite brise de n.-o. Le soir, nous fûmes obligés de mouiller en attendant la marée du lendemain pour passer la barre de Sandy-Hook, mais dans la nuit, il se mit à tomber de la neige, avec un fort vent d'est, rendant toute tentative de départ impossible. Ce ne fut que dans la matinée du 30, le vent ayant passé au n.-o.,

que nous pûmes sortir. Les jours suivants, le temps fut très beau; la brise de o.-n.-o., nous poussait rapidement vers l'est, et à mesure que nous gagnions le large, la température avait moins d'écarts brusques, et s'élevait sensiblement, mais, dans la saison où nous étions il ne fallait pas trop compter sur la continuité du beau temps. A partir du 4 décembre jusqu'au 21, que nous eûmes connaissance de la côte de Portugal, nous eûmes le plus souvent de fortes brises avec la mer très grosse, nous forçant à naviguer sous une voilure très réduite, et, contrariée par un temps incertain, ce ne fut que le 23, à 8 heures du soir, que nous pûmes atteindre en louvoyant le mouillage du fort *Saint-Julien*, à l'entrée du Tage. Le lendemain nous mîmes sous voiles au point du jour, mais la brise étant trop faible pour nous faire refouler le courant, il fallut mouiller de nouveau pour attendre des circonstances favorables. Sur ces entrefaites, nous aperçûmes, se dirigeant vers l'entrée du fleuve, un vapeur de guerre français qui fut reconnu pour le *Lavoisier*. Sur le signal qui lui en fut fait, il vint nous prendre à la remorque. Le soleil était si chaud qu'on aurait pu se croire aux plus beaux jours du printemps. En passant devant le palais d'*Ajuda*, résidence ordinaire de la reine de Portugal, nous fîmes une salve de 21 coups de canon qui nous fut aussitôt rendue par la tour de *Bélem*; en même temps les navires de guerre sur rade pavoisèrent et tirèrent des saluts, les hommes sur les vergues. A midi, nous mouillâmes près de la corvette française l'*Iguala* (1), et de deux vaisseaux anglais, l'*Indus* et le *Revenge*. Le *Lavoisier*

(1) L'*Iguala* avait été prise au Mexique, lors de l'attaque de S. Juan de Ulua, en novembre 1838.

retourna chercher le *Cassard* qui était resté à l'ancre à Bélem.

Lisbonne bâtie en amphithéâtre, sur la rive septentrionale du Tage, occupe une immense étendue de terrain, et offre un beau coup d'œil, auquel on doit reprocher pourtant un peu d'aridité; et puis, il y a aussi trop d'édifices en ruines, souvenirs du désastreux tremblement de terre de 1755. Le voyageur devrait rester sur l'impression que lui cause la ville vue de la rade, car, à l'exception de quelques quartiers, les rues sont étroites, tortueuses, et, par-dessus le marché, — dans ce temps-là, du moins, peut-être cela a-t-il changé depuis, — assez sales. La population qui circule dans ces rues est loin d'être belle, surtout quand on la compare à ses voisins de l'Espagne; les mendiants, en grand nombre, pour le déguenillé, l'aspect misérable, n'ont pas leurs pareils au monde. En 1841, tout, à Lisbonne, parlait d'une grandeur disparue, et qui ne semblait pas sur le point de revenir. A voir les quelques vieux navires de guerre qui pourrissaient dans le Tage, on avait peine à croire qu'on était chez le peuple navigateur qui avait trouvé le chemin de l'Inde et rempli l'Extrême-Orient du bruit de ses exploits (1).

Le peu de temps de notre séjour ne me permit que de voir les choses les plus remarquables, parmi lesquelles je citerai la *chapelle des Mosaïques*. Dans ce petit sanctuaire de chétive apparence, habituellement fermé, en

(1) Depuis quelques années, ce jugement sur le compte du Portugal serait injuste; ce petit pays se relève d'une manière remarquable, grâce à l'esprit de sagesse, au bon sens pratique de sa population, au libéralisme des gouvernants. Il a secoué la protection oppressive de l'Angleterre, et ce n'est pas peu de chose,

servant au culte que dans de très rares occasions, on voit au-dessus de l'autel, qui est en lapis bleu et en marbre rouge, trois tableaux en mosaïque, ayant pour sujets le *Baptême du Christ*, l'*Annonciation* et la *Pentecôte*. Ces chefs-d'œuvre de patience et de talent, qui remontent au règne du roi Jean V, ont demandé, dit-on, quinze années de travail et ont coûté 24 millions de francs, somme énorme pour l'époque. A examiner aussi les ciselures des gigantesques chandeliers en argent doré qui sont devant l'autel.

A peu de distance de cette chapelle, se trouve le réservoir des eaux amenées du bourg de Cintra, à 5 lieues de Lisbonne. A petite distance, en dehors de la ville, l'aqueduc passe par-dessus une vallée, soutenu par 35 arches, semi-ogivales, dont la plus élevée a de 220 à 240 pieds de haut.

La *place du Commerce*, la rue *Auguste*, la rue d'*Or* et la rue d'*Argent*, constituent le beau quartier de Lisbonne, dont la plupart des voyageurs parlent avec un enthousiasme qui ne me paraît justifié par rien. Tout cela est, j'en conviens, assez monumental, très régulier, très sévère, peut-être trop ; mais ces rues sont le plus souvent désertes ; j'ai entendu vanter les beaux magasins qui les bordent : alors, ils seraient de nouvelle création, car je n'ai vu là que d'assez mesquines boutiques, indignes d'une capitale. La statue de Joseph I^{er}, sur la place du Commerce, étonne par ses dimensions colossales, mais les trophées, les attributs et les bas-reliefs du piédestal feraient bondir l'individu le plus pauvrement doué en sentiments artistiques (1).

(1) Depuis, je suis retourné plusieurs fois à Lisbonne, et j'y ai

Les bâtiments de guerre prenaient leur eau douce à la rive méridionale du Tage, qui est assez élevée dans cette partie, et formée par un immense dépôt de coquilles d'huîtres fossilisées. L'aiguade était dans le *cellier d'un marchand de vin*, particularité qui réclamait une forte dose de surveillance de la part de l'élève de corvée, étant donnée l'influence du perfide *Moscatelle*, et du non moins capiteux *Carcavelho* sur les chaloupiers.

Le 26 décembre, la *Belle-Poule* reçut la visite du roi de Portugal, ou, pour parler plus correctement, du mari de la reine Dona Maria ; Don Fernando vint à bord, tout simplement vêtu en bourgeois, sans la moindre décoration, avec une suite très peu nombreuse. Malgré ce modeste appareil, il fut reçu avec le cérémonial en usage pour les têtes couronnées ; à l'aller et au retour, le canot qui le portait fut salué par l'artillerie des bâtiments de guerre sur rade, portugais, français et anglais.

Le *Lavoisier* avait apporté au prince de Joinville l'or-

fait même, une fois, un assez long séjour. J'eus aussi l'occasion, l'année suivante, d'aller de Lisbonne à Coimbre, en suivant deux chemins différents, pour aller et pour revenir. Le Portugal était alors — et je crois bien que c'est encore de même — un pays négligé par les artistes et les touristes, et bien à tort, car ils y auraient trouvé de quoi satisfaire la curiosité la plus exigeante. Sans s'éloigner de Lisbonne, quoi de plus intéressant que le monastère de *Bélem*, magnifique spécimen de l'architecture hispano-arabe du xv^e siècle. La section portugaise de l'Exposition universelle de Paris, en 1878, montrait une réduction de la tour de Bélem, de la façade et du cloître ; seulement le *Bélem* de Paris était trop blanc, trop neuf, il lui manquait la teinte chaude et dorée, appliquée par le climat du Portugal, laquelle ajoute tant à la beauté de cette dentelle de pierre.

dre de conduire la *Belle-Poule* et le *Cassard* à Toulon. Le 31 décembre, à 10 heures du matin, nous mîmes sous voiles, avec une jolie brise de n.-n.-e., et nous descendîmes le Tage au bruit de l'artillerie des navires de guerre et des batteries; en passant devant le palais d'Ajuda, nous fîmes une salve de toute la nôtre. Le *Lavoisier* et l'*Iguala* avaient appareillé en même temps que nous, le premier pour aller à Toulon, la seconde pour nous accompagner pendant quelques lieues. Elle nous quitta à une heure de l'après-midi. Le *Lavoisier*, favorisé par les deux forces réunies du vent et de la vapeur, prit les devants.

Les deux premiers jours de l'année 1842, nous eûmes du calme, avec le plus beau temps du monde. Le 3, au point du jour, nous donnions dans le détroit de Gibraltar, gagnant de vitesse un grand navire de guerre, que nous reconnûmes pour la frégate la *Didon*. Elle venait de Brest, et portait des marins à Toulon.

Le 4, dans le n.-e. du cap de Gate, nous rencontrâmes, venant à contre-bord de nous, deux corvettes françaises, la *Boussole* et l'*Embuscade* qui s'en allaient à la Nouvelle-Zélande, où il était question de colonisation à Akaroa, dans la presqu'île de Banko. (On sait que cette affaire manqua, que nos colons, en arrivant à Akaroa, y trouvèrent un *magistrate* anglais, le yacht britannique, etc. Les *mauvaises langues* de l'opposition prétendirent dans le temps, qu'on avait fait tout ce qu'il fallait pour donner grandement aux Anglais le temps de prendre les devants, pour trouver la place prise, etc. Ces mauvaises langues pourraient bien avoir raison.)

Dans la nuit du 4 au 5, nous eûmes à déplorer la perte d'un de nos meilleurs matelots, le gabier de beaupré

Downing. Il est probable que dans sa chute, — il était tombé de l'avant, — il fut heurté par la frégate qui faisait un rapide sillage, et noyé sur-le-champ ; la mer était belle et c'était un excellent nageur. Le canot envoyé à sa recherche ne rapporta que la bouée de sauvetage.

Dans l'après-midi du 8, dans le voisinage des Baléares, nous aperçûmes un vaisseau que nous reconnûmes pour l'*Alger*. Le temps était incertain, très orageux ; le matin, une petite trombe avait passé à peu de distance de nous. Vers 8 heures du soir, le vent — du *Mistral* — fraîchit au point de nous contraindre à mettre à la cape. A peine avait-on fini de serrer les voiles qu'on ne pouvait conserver, opération toujours difficile quand a la force du vent vient s'ajouter l'obscurité de la nuit, que des *feux Saint-Elme* parurent à la tête des trois mâts, et sur les vergues ; de violents coups de tonnerre ne tardèrent pas à se faire entendre. Pendant quatre heures que dura cet orage, les éclairs se succédaient avec une telle rapidité, et si éblouissants, qu'on était littéralement aveuglé ; il tombait par moment de gros grêlons qui empêchaient de lever les yeux ; — le lendemain, on reconnaissait les individus qui étaient alors de quart, aux écorchures de leurs visages. — Heureusement que la frégate, avec sa voilure réduite, pouvant résister à un ouragan ; avec pareil déchaînement des éléments, toute manœuvre eût été impossible : il n'y avait rien à faire qu'à rester confiants dans nos paratonnerres dont les conducteurs, dans l'obscurité, brillaient comme des chaînes de fer rouge. Nous sûmes depuis que l'*Alger*, par suite d'une installation défectueuse (1) du paratonnerre, avait eu son grand mât foudroyé.

(1) A cette époque, les exercices de mât de perroquet, — consis-

Le 11, nous étions près de la côte d'Espagne, devant Barcelone; dans la soirée, nous vîmes le cap *Creux* qui est le rendez-vous de presque tous les navires qui viennent du détroit pour traverser le golfe du Lion; nous y retrouvâmes le *Cassard*, perdu de vue depuis l'orage. Dans la matinée du 12, le vent se fit du n.-o., grand frais, ce qui nous mena jusqu'au cap Sicié que nous reconnûmes le lendemain au point du jour, mais des calmes, des brises très variables, nous empêchèrent d'arriver à Toulon le jour même; ce ne fut que le 14 janvier, dans la matinée, que nous donnâmes dans la rade, au bruit du canon des vaisseaux de l'escadre, dont les équipages étaient sur les vergues, en *grande tenue*. Au milieu de ces démonstrations solennelles, nos hommes avaient l'air d'être d'un beau sans-gêne, avec leurs houpelandes en toile jaune huilée et leurs *suroist* goudronnés (1), acqui-

tant à les guinder où à les dépasser — étaient très à la mode sur les navires de guerre; dans les réunions de bâtiments c'était, naturellement, à qui irait le plus vite, et pour ne pas perdre de temps à faire la jonction du conducteur avec le fût du paratonnerre, ce qui demandait quelques minutes, les gabiers se contentaient, le plus souvent, d'accrocher ledit conducteur au capelage de cacatois, de sorte que la communication du paratonnerre avec la mer n'existait pas. De plus comme ces paratonnerres en cuivre, par conséquent très lourds, avaient souvent causé de graves accidents en tombant sur le pont pendant la manœuvre des mâts de perroquet, sur certains bâtiments on les remplaçait par des baguettes en bois léger, dont la chute était beaucoup moins dangereuse: il paraît que c'était le cas de l'*Alger*. Il est surprenant qu'avec des manières de procéder pareilles, il n'y eût pas plus de navires foudroyés.

(1) Depuis quelques années, ces sortes de vêtements et de coiffures sont réglementaires pour certaines campagnes.

sitions faites à New-York, et dont on avait reconnu les avantages par les mauvais temps que nous avions essayés presque constamment depuis que nous avions quitté ce port. Il faut dire, à notre décharge, qu'il avait plu pendant toute la nuit, et que, par intervalles, il tombait encore d'abondantes averses. Notre commandant, le prince de Joinville, avait lui-même une superbe vareuse jaune, un suroist et de vastes bottes de mer. Hé bien, j'ai dans l'idée que tout cela ne déplaisait pas au vieux *matelot* qui commandait alors l'escadre, le digne vice-amiral Hugon !

Le *Cassard*, qui avait été laissé libre de ses mouvements, était arrivé la veille dans la soirée ; la *Didon* mouilla quelques heures après nous.



NAPLES. — COTE OCCIDENTALE D'AFRIQUE. — BRÉSIL

Presque aussitôt après le retour de la *Belle-Poule* à Toulon (14 janvier 1842), le prince de Joinville partit pour Paris ; peu de jours après, la frégate entra dans le port pour faire quelques légères réparations, et, de plus, des changements importants dans son arrimage.

Vers la fin de la précédente campagne, M. Charner avait été nommé capitaine de vaisseau, ce qui entraînait son débarquement. Le commandant du *Cassard*, M. Lugeol, vint prendre sa place sur la *Belle-Poule*. On se demandera quelles raisons pouvaient l'engager à quitter, pour une place de second, le commandement d'un bâtiment, situation plus agréable, plus indépendante, généralement regardée comme plus avantageuse ; les motifs qui le décidèrent sont très compréhensibles. Frappé de certains inconvénients assez sérieux du système d'arrimage prescrit par les règlements sur nos grands bâtiments de guerre, M. Lugeol — doué d'un esprit très inventif — avait proposé, déjà depuis quelques années, un système qui lui paraissait de nature à faire disparaître ces inconvénients, ou, au moins, à grandement les atténuer. Ses plans n'ayant pas, jusqu'à présent, été adoptés, il pensa que le patronage du prince de Joinville qui les avait examinés avec soin et en avait reconnu les avantages, pourrait en hâter la réalisation. L'évènement lui donna raison ; il reçut l'ordre d'embarquer comme second sur la *Belle-Poule*, avec la mission d'appliquer sur ce bâtiment les diverses installations qu'il avait proposées.

Je n'exposerai pas par le menu le système d'arrimage

du commandant Lugeol, que ses avantages firent bientôt adopter et qui prévalut jusqu'au jour où l'introduction de la vapeur sur tous les bâtiments de guerre, et plus tard, à plus forte raison, les blindages, les cuirasses, l'accroissement de puissance de l'artillerie, occasionnèrent une révolution complète dans la construction, l'installation et l'armement des navires. A l'époque dont je parle, le problème dont M. Lugeol se proposait la solution, consistait principalement à conserver aux bâtiments les lignes d'eau reconnues comme les plus favorables à leur marche, par une répartition plus rationnelle des objets de consommation, principalement des vivres, et à assurer en même temps la conservation de ces objets d'une manière plus certaine, en augmentant notablement l'aération des cales des navires, au moyen de coursives multipliées dans ces cales ; ces coursives offraient, en outre, le grand avantage de rendre le service des *caliers* beaucoup plus facile, en leur permettant, sans qu'ils eussent presque rien à déranger, l'accès de presque tous les recoins de leur sombre domaine.

Il y a longtemps qu'on s'est demandé, pour la première fois, — en voyant étalés sur les quais tous les articles qui composent le mobilier d'un bâtiment de guerre, — par quels prodiges d'ordre et de *rangement* on pouvait les faire entrer et les caser, chacun à leur place, dans un espace aussi restreint : il y aurait là de quoi effrayer les ménagères les plus habiles ! Non seulement M. Lugeol se proposait de faire tenir dans la cale des navires les mêmes objets que par le passé, mais encore de réserver l'espace nécessaire pour s'y promener, des rues pour y circuler. Ce dernier point était un des grands *desiderata* de

l'époque ; l'idéal était alors d'avoir des navires aussi dégagés que possible, accessibles à l'intérieur, dans toutes leurs parties, soit que l'on eût à reconnaître et à aveugler des voies d'eau, soit qu'il fût question de boucher, dans le combat, des trous de boulet. Naturellement l'accomplissement parfait d'un pareil désir était chose impossible, mais on cherchait à en approcher le plus qu'on pouvait, et le système de M. Lugeol était un très grand progrès (1) ; mais il est juste de dire que si sur les vaisseaux, grâce aux vastes dimensions de leurs cales, l'application en était facile, si les coursives étaient de véritables rues, il n'en était déjà plus de même sur les frégates de premier rang comme la *Belle-Poule*, et, à plus forte raison, sur les frégates de rang inférieur et sur les corvettes à batterie couverte ; ainsi, dans le cas particulier de la *Belle-Poule*, la coursive qui faisait le tour du navire à toucher la muraille, n'était en réalité qu'un boyau très étroit, tout au plus fréquentable par les caliers qui, disait-on, dans ce temps-là, passaient là où les rats n'auraient pas passé. En outre, on ne parvenait à loger les six mois de vivres réglementaires qu'au moyen de certains compromis, peu prisés par les consommateurs, tels par exemple, que le remplacement d'une notable quantité de vin par de l'eau-de-vie qui, par suite du rapport dans l'allocation des deux liquides, tenait quatre fois moins de place. Cet inconvénient, et d'autres encore, n'étaient pas faits pour plaider en faveur du système Lugeol, mais il

(1) Aujourd'hui, c'est, — par suite des changements complets dans les conditions de la guerre maritime, c'est le système contraire qui prévaut ; plus de dégagements, plus de coursives, partout, au contraire, des cloisons. Les cales des cuirassés d'aujourd'hui montrent une série de compartiments, de petites boîtes, à vrai dire.

est juste de dire que son application sur la *Belle-Poule* était un premier essai, que dans la multitude de détails, de mesures au centimètre et même moins, qu'il impliquait, il était bien difficile, pour ne pas dire impossible, de tomber juste du premier coup ; ces imperfections n'étaient pas de nature à le faire condamner ; la preuve, c'est que sur d'autres navires de moindre capacité que la *Belle-Poule*, où l'expérience acquise sur cette dernière avait fait éviter les mêmes fautes, on n'eut qu'à s'en louer, et que l'arrimage Lugeol devint réglementaire.

Si je me suis un peu étendu sur ce système, c'est que je lui ai dû certainement quelques-uns des moments les plus intéressants de ma carrière. M. Lugeol avait bien voulu me prendre pour collaborateur — très modeste, très infime, bien entendu — en me confiant la surveillance des travaux, la direction des corvées de l'équipage qui devaient faciliter la besogne des ouvriers de l'arsenal. De la cloche du matin à la cloche du soir, je passais, presque sans interruption, mon temps dans les profondeurs de la cale, et, je le déclare hautement, cela m'amusait plus que le désœuvrement qui aurait été mon lot si j'avais eu plus de liberté : après des journées de travail aussi complètes, les soirées passées en promenades et en causeries sur le Champ-de-Bataille, ou au théâtre, qui alors était excellent, me paraissaient doublement agréables. En outre j'apprenais bien des choses du métier, bien des détails que je croyais savoir, et sur lesquels, en réalité, je n'avais que des notions très vagues ; souvent depuis lors, dans le cours de ma carrière, je me suis rappelé avec plaisir les conversations instructives pour

moi, que j'avais avec l'excellent contre-maître charpentier Andrieux, qui était chargé des travaux.

La *Belle-Poule* mit en rade le 27 avril; peu de temps après, elle sortit en compagnie de la frégate de 2^me rang l'*Atalante*, réputée bonne marcheuse, pour faire des essais comparatifs. — J'ai oublié de dire qu'une modification importante avait été faite aussi dans la mâture; le mât d'artimon avait été reculé de plusieurs mètres sur l'arrière. On avait aussi allégé quelque peu la guibre qui à l'œil paraissait un peu massive, un peu lourde, mais ce dernier changement ne pouvait avoir aucune influence sur les qualités nautiques du navire. — Pour faire des essais desquels on pût tirer une conclusion quelconque, il aurait fallu passer par les diverses éventualités possibles dans la navigation, des brises d'intensité différente, du gros vent, de la grosse mer, etc. Dans la saison où nous nous trouvions, il y avait toute chance de ne rencontrer que du calme, ou de très faibles brises; c'est ce qui ne manqua pas d'arriver : pendant les quinze jours que dura notre sortie, nous n'eûmes qu'une seule fois du vent un peu frais, et encore ce jour-là nous étions seuls, l'*Atalante* nous ayant quittée la veille ou l'avant-veille. Nous faisions route pour Alger, où nous devions toucher barre, lorsque nous fîmes la rencontre du cutter le *Furet* qui avait été envoyé en croisière sur notre passage pour nous dire de revenir à Toulon.

Le prince de Joinville n'y arriva pourtant que dans les derniers jours de juin. La *Belle-Poule* fut attachée à l'escadre d'évolutions commandée par le vice-amiral Hugon, qui avait son pavillon sur l'*Océan*, et composée des bâtiments suivants : vaisseaux : *Océan*, *Friedland*, *Jemmapes*, *Her-*

cule, Ville de Marseille, Alger. Frégates : Minerve, Belle-Poule, Calypso; — le vapeur le *Véloce*(1).

L'escadre arriva dans la baie de Naples dans les premiers jours de juillet, et pour se conformer à des traités qui ne permettaient pas à plus d'un certain nombre de bâtiments étrangers, de séjourner, à la fois, devant Naples même, quelques-uns des vaisseaux allèrent mouiller à Sorrente, d'autres à Baïes. La *Belle-Poule*, en sa qualité de répétiteur des signaux de l'amiral — et évidemment aussi grâce à la position sociale de son commandant — fut du nombre de ceux qui restaient à Naples. Je n'ai pas besoin de dire si nous étions avides de parcourir cette grande cité, si curieuse par elle-même et ses environs si riches en souvenirs, Pompéi, Herculaneum, le Vésuve, etc. Les Napolitains, de leur côté, n'étaient pas moins curieux de voir nos navires. Dès le matin, jusqu'à la nuit, nous étions encombrés de visiteurs, hommes, femmes, enfants, militaires, moines de toutes les couleurs; des familles entières arrivaient le matin avec des vivres pour la journée, et s'installaient dans un coin, et ne s'en allaient que le soir, et encore lorsqu'on les y forçait. En dehors des choses indispensables, on avait été obligé de renoncer à faire quoique ce soit à bord; il fallait, par exemple, pour hisser un canot, attendre que la foule qui encombra le pont fut partie. En somme, tout cela était loin d'être amusant.

Pendant le temps de notre séjour, plusieurs fêtes furent données par les bâtiments, entre autres une promenade pendant la soirée, dans la baie, à bord du *Véloce*, et un

(1) Je ne garantis pas l'exactitude de cette liste, il est bien permis, après 41 ans, à mes souvenirs d'être un peu confus.

très joli bal à bord de la *Belle-Poule*. La frégate reçut aussi la visite du roi Ferdinand, le même qui, peu d'années après, devait avoir une triste célébrité sous le nom de *Bomba*.

Au moment de notre départ de Naples, il se passa un événement très fâcheux, un duel entre deux élèves du vaisseau le *Femmapes*, dans lequel un des deux adversaires fut tué d'un coup de sabre dans la poitrine. Je ne connaissais ni l'un ni l'autre des combattants, et je n'ai jamais su les causes de ce duel. Il avait eu lieu dans une des chambres d'un hôtel. La police était intervenue ; le survivant et les témoins avaient été arrêtés ; l'émotion était grande dans la population au milieu de laquelle la nouvelle de cette triste histoire s'était répandue très promptement. Les lois du pays, paraît-il, réprimaient sévèrement le duel, surtout le duel dans des conditions comme celles dans lesquelles celui-ci avait eu lieu, et la qualité d'étrangers des combattants ne plaidait pas du tout en leur faveur ; bien loin de là, une infraction à la loi, commise par des étrangers sur le territoire napolitain, devait être punie avec rigueur. Telle était l'opinion qui prévalait dans la foule qui stationnait devant l'hôtel. En un mot, l'affaire devenait très sérieuse et nécessitait l'intervention du ministre de France près de la cour de Naples. Pour faciliter cette intervention, éloigner toute idée de pression, que la présence d'une force aussi imposante que notre escadre, n'aurait pas manqué de faire naître, l'amiral jugea convenable de partir, mais nous restâmes à croiser en dehors de la baie, en attendant que l'affaire s'arrangeât à l'amiable, ce qui finit par arriver, mais non sans beaucoup de difficultés.

Pendant que nous étions à « faire des ronds, » au large de Naples, le 18 juillet, un bâtiment à vapeur arriva de Toulon, porteur d'une bien triste nouvelle, triste par elle-même, mais plus triste encore par les conséquences qu'elle pouvait avoir pour notre pays : l'héritier de la couronne de France, le duc d'Orléans, venait de mourir, victime d'un accident de voiture !

Le prince de Joinville quitta aussitôt la *Belle-Poule*, pour se rendre plus vite en France avec le vapeur ; la frégate fit route pour Toulon, où elle arriva le 25 juillet.

Le 20 août, sous le commandement de M. Lugeol, elle partit pour Brest, où son commandant titulaire devait la rejoindre. Au détroit, nous trouvâmes du vent d'ouest très frais ; tout ce que nous pûmes faire, ce fut de gagner la rade de Gibraltar, et encore fallait-il un excellent navire comme la *Belle-Poule* pour louver avec succès par le temps qu'il faisait, avec deux ris aux huniers et les perroquets. Quand on « changeait derrière » dans les virements de bord, c'était quelque chose d'effrayant ! Comment la mâture pouvait-elle tenir debout ?

Notre séjour à Gibraltar ne fut que de quelques heures ; j'eus la chance de pouvoir en profiter pour me donner une assez bonne idée de cette ville si curieuse avec sa population bigarrée, paysans andalous, Maures aux turbans blancs, Juifs aux longues robes noires, Anglais à l'air encore plus grave qu'à l'ordinaire, au milieu de laquelle circulaient, deux par deux, un *stick* à la main, de raides soldats en habit rouge, et d'énormes Highlanders.

M. Lugeol, désirant au moins échanger des signaux avec le brig le *Cerf*, qui était alors en station à Tanger,

commandé par son frère, nous fîmes, en quittant Gibraltar, un crochet pour passer sur cette rade. Les plans indiquaient, à peu près sur la route que nous suivions, une *Vigie douteuse*, vis-à-vis de la pointe du *Moulin de Tanger*, à un mille et demi de terre. Cet écueil existe-t-il réellement ? Il y a lieu de le croire ; plusieurs personnes, au nombre desquelles j'étais, ressentirent très-bien un choc, très léger à la vérité, comme si la carène de la frégate avait frôlé un grelin, par exemple. Toujours est-il qu'il n'en résulta rien de fâcheux, mais certainement nous avions rencontré quelque chose ; des plongeurs qui visitèrent les fonds du navire, à notre arrivée à Brest, rapportèrent que quelques feuilles de cuivre, dans la partie ou le petit choc s'était fait sentir, étaient à moitié fourbies, plus brillantes que les feuilles voisines.

Une grosse brise de s.-o. nous fit traverser rapidement le golfe de Gascogne. Le 8 septembre nous jetions l'ancre sur la rade de Brest. La veille nous avions eu un moment d'émotion. Au lieu de faire route, comme les gens prudents le faisaient ordinairement, pour nous mettre sur le parallèle d'Ouessant, pour de là nous diriger sur Brest après avoir bien rectifié notre position au moyen de cette île, le commandant avait piqué tout droit sur le milieu de l'*Iroise*. Par suite d'embardées, ou d'une erreur dans l'estime, toujours douteuse, peut-être d'un courant, nous fûmes portés dans l'est de telle façon qu'au lieu de trouver la mer libre devant nous, nous reconnûmes la *Chaussée de Sein* qui nous barrait le chemin. Il fallut serrer le vent, prendre le plus près, pour doubler l'extrémité de cette ligne de récifs sur lesquels la mer brisait avec fureur, lançant des gerbes d'écume à une hauteur prodigieuse. Le vent de la veille était tout à fait tombé, nous n'avions

plus qu'une brise molle, remplissant à peine nos voiles, nous laissant à la merci de la houle qui peu à peu nous portait sur les dangers. Nous doublâmes pourtant, mais c'était tout juste. Cet épisode, notre espèce d'échouage à Tanger, la manière dont nous avions mouillé à Gibraltar par un grand fond avec une vitesse de plus de huit nœuds, ce qui avait eu pour effet de faire filer la chaîne jusqu'au bout, renversant tout sur son passage — (comment n'avait-elle pas cassé? Je me le demande encore) — diverses autres aventures du même genre sur la rade de Toulon, prouvaient que M. Lugeol était plus qu'audacieux, qu'il ne doutait de rien; aussi les Provençaux du bord l'avaient tout de suite baptisé du nom, légendaire en Provence, de *Miquéo l'hardi*. Je ne sais pas s'il a jamais eu connaissance que ce nom, qu'on entendait très souvent dans les causeries du gaillard d'avant, s'appliquait à sa personne : en bonne conscience, aurait-il été en droit de s'en fâcher? L'audace est un défaut dont on se corrige toujours trop vite, dans la navigation peut-être plus qu'ailleurs, et, à cette époque-là, les *Miquéo l'hardi* n'étaient déjà pas si communs.

Au moment de notre départ de Toulon, un des officiers du bord était absent pour quelque temps, mais il avait été remplacé — au moins provisoirement — par un officier du même grade, qui avait demandé à profiter de la *Belie-Poule* pour se rendre à Brest. Le nouveau venu, alors enseigne de vaisseau, commençait à être déjà connu dans la marine pour son esprit inventif. Toujours occupé à chercher quelque chose, il avait des inventions pour tout, même pour allumer sa pipe, au moyen d'une lampe gazogène perfectionnée ! Ses recherches n'avaient pas seulement pour objet les choses du métier ; elles s'é-

tendaient jusqu'aux questions les plus ardues du fonctionnement des sociétés humaines. C'était un des pontifes du *fourriérisme* dont, à la vérité, les séduisantes théories avaient alors de nombreux adeptes parmi les officiers de la marine. Au moment de son embarquement sur la *Belle-Poule*, il cherchait à faire adopter sur les bâtiments de l'Etat un nouveau système pour prendre les ris, mais jusqu'alors il n'avait pu trouver un commandant de navire qui voulut faire l'essai de son invention. M. Lugeol qui, au contraire, se lançait avec bonheur dans tout ce qui était neuf, et semblait sortir de l'ordinaire, lui apparut comme une Providence, et ce fut probablement l'idée qu'il trouverait chez le commandant provisoire de la *Belle-Poule* les moyens d'appliquer son procédé, qui lui fit préférer la route de Toulon à Brest par mer à la voie de terre, beaucoup plus courte. Il ne s'était pas trompé ; immédiatement après le départ de Toulon, on se mit à l'œuvre, et les huniers furent installés ainsi que le demandait l'inventeur. Pendant la traversée, nous eûmes des circonstances de temps qui nous permirent d'expérimenter parfaitement le nouveau système pour prendre les ris, et de reconnaître les avantages qu'il offrait sur celui qui était en usage, depuis peut-être un temps immémorial. En arrivant à Brest, on fit des rapports favorables, on demanda que les essais fussent continués sur d'autres bâtiments, etc. Tout semblait aller très bien, mais on comptait sans le sévère directeur des mouvements du port, M. Gicquel-Destouches. Pour installer le système, il avait fallu employer une grande longueur de cordage, mais où le prendre ? Les grandes lignes de sonde faisaient parfaitement l'affaire ; on les coupe de la longueur nécessaire pour faire les *filères* qui tenaient lieu des anciennes

bandes de ris des huniers. Une fois la frégate rendue à Brest, pour remplacer ces lignes de *sonde*, qui peuvent, à un moment donné, être très nécessaires pour *sonder*, on fera au port une *demande* accompagnée d'un procès-verbal, bien et dûment certifié par qui de droit, attestant que les lignes dont on demande le remplacement ont été perdues à la mer en sondant : ce n'est pas plus compliqué que cela, cela ira tout seul. Mais, ainsi que je le disais tout à l'heure, le directeur des mouvements du port veillait. Il arrive bien, en effet, que le plus souvent, pour attérir à Brest, on sonde par de grands fonds pour rectifier sa position, mais il n'est pas d'usage que les lignes soient perdues pendant l'opération ; en tout cas, il était extraordinaire qu'on en eût perdu autant. Tout cela paraissait louche au commandant Gicquel, qui réclama la communication des *Journaux de bord*, où sont inscrits tous les événements de la navigation ; on n'avait pas prévu cette botte secrète ; le journal, non seulement ne faisait pas mention de la moindre perte de lignes, mais il résultait de cet examen que nous n'avions pas sondé du tout ! Cette histoire fit une très grosse affaire qui ne fut arrangée qu'après de longs pourparlers, mais elle finit par l'être, heureusement ! Peu de temps après, les *ris Béléguic* étaient réglementaires sur les bâtiments de guerre français, et adoptés dans quelques marines étrangères, où l'on avait vite reconnu les avantages incontestables que présente ce système.

Si j'ai raconté cet épisode de notre traversée de Toulon à Brest, c'est pour apprendre à mes jeunes camarades de la marine actuelle — si ces lignes tombent jamais sous leurs yeux — ce qu'ils ne savent sans doute pas ; c'est que la plupart des progrès qui, dans les derniers

temps de la marine à voiles, avaient mis nos bâtiments à même de supporter la comparaison avec ceux de n'importe quelle marine étrangère, et même, dans bien des cas, lui donnaient la supériorité sur ces derniers, s'étaient introduits chez nous de la manière que je viens de dire, au moyen de *carottes*, s'il m'est permis de m'exprimer ainsi, et que ce n'était que plus tard qu'ils avaient reçu la consécration officielle. On peut en dire autant, sans crainte de se tromper, de la plupart des mesures qui font aujourd'hui de nos bâtiments des modèles d'ordre et de bonne tenue, qui sont comme la monnaie courante du métier, qui paraissent si naturelles, si simples, qu'on s'imaginerait volontiers qu'elles ont existé de tout temps, tandis que, pour les faire adopter, leurs auteurs ont eu le plus souvent à lutter contre la routine. Certes, il est quelquefois prudent de se tenir en garde contre les utopies des inventeurs ; l'esprit conservateur a du bon, mais pourtant, pas trop n'en faut.

A notre arrivée à Brest, le 6 septembre, on disposa tout à bord de la *Belle-Poule* pour une nouvelle campagne dont le plan était à peu près le suivant : aller de Brest à Lisbonne, de là aux Canaries, au Sénégal, à Rio-Janeiro, et revenir en Europe par Cayenne et les Antilles, mais, comme on le verra, ce plan fut profondément modifié.

Dans ce temps-là, les tours d'embarquement des officiers n'étaient pas réglés comme aujourd'hui ; on restait sur un bâtiment quelquefois pendant des années, sans que personne trouvât à y redire. Il paraît que la remarque fut faite qu'il n'était pas équitable que les mêmes individus restassent indéfiniment sous le commandement du prince de Joinville ; que cette situation pouvait leur

valoir, pour la suite de leur carrière, un patronage auquel d'autres officiers, tout aussi méritants, avaient les mêmes droits. Ces considérations prévalurent-elles, je ne saurais le dire, mais toujours est-il qu'à Brest, les officiers, qui étaient à bord depuis 1839, pour la plupart, furent tous remplacés.

Le 14 octobre, le prince de Joinville et son frère, le duc d'Aumale, arrivèrent à Brest. Ce dernier devait venir à Lisbonne sur la *Belle-Poule* et de là partir pour l'Algérie sur la frégate à vapeur l'*Asmodée* qui ferait route avec nous. La corvette à batterie barbette la *Coquette*, commandée par M. Larrieu, capitaine de corvette, devait accompagner la *Belle-Poule* pendant la campagne.

Le 16, les trois bâtiments appareillèrent dans l'après-midi, et mouillèrent dans le Tage, le 20.

Le 30 octobre, les deux princes partirent pour Coimbre, emmenant avec eux plusieurs personnes au nombre desquelles j'eus l'heureuse chance d'être compris. La caravane se composait de quinze personnes; le prince de Joinville, le duc d'Aumale, M. le chef de bataillon Jamin, et M. le lieutenant de Beaufort, tous deux attachés à ce dernier, M. le comte de Saint-Léger, comte de Aem Posta, marquis de Suberra, maréchal de camp au service du Portugal, qui devait être notre guide dans ce pays qu'il connaissait à fond (1), M. de Forth-Rouen,

(1) M. de St-Léger, neveu de M. Hyde de Neuville, était avant 1830 officier dans la garde royale, ce qui n'excluait pas chez lui les idées les plus libérales. Après la chute de Charles X, auquel il avait prêté un serment de fidélité que sa loyauté ne lui permettait pas de considérer comme nul, il avait donné sa démission pour venir en Portugal où il avait contracté de solides amitiés à l'époque

chargé d'affaire de France, au nom duquel — les deux princes, bien entendu, gardant l'*incognito* — était le passe-port qui devait, au besoin, nous assurer aide et protection; le capitaine Capon, français, au service du Portugal, M. Touchard, officier d'ordonnance du prince de Joinville, M. Moulac, lieutenant de vaisseau et moi; en plus quatre domestiques, et un cuisinier. L'adjonction de ce dernier n'était pas une affaire de luxe, étant données les hôtelleries portugaises.

Un petit vapeur nous conduisit d'abord à Villa-Franca, à sept lieues en amont de Lisbonne, où nous trouvâmes le *senhor Almeida*, qui nous attendait avec des chevaux pour les voyageurs, des mulets pour les bagages, et quatre ou cinq *rapaces*, autrement dit des domestiques, des palefreniers. Le *senhor Almeida* était très connu des officiers des bâtiments de guerre de toute nation qui fréquentaient alors Lisbonne; c'était à lui qu'on s'adressait pour louer des chevaux quand on voulait faire quelque course aux environs; excellent homme, que ce gros homme à la figure grimaçante comme celle d'un ourang-outang, à condition toutefois qu'on n'attaquât pas ses opinions politiques; ancien officier dans les bandes de Dom Miguel, *absolutiste* acharné, il n'entendait pas raillerie à cet endroit. Je dirai tout de suite que, sauf quelques petites discussions inévitables, soit avec lui, soit

où son oncle y était chargé des intérêts français, et s'était mis au service de Don Pedro, qui représentait la cause libérale, et à la mémoire duquel il avait voué un véritable culte que, du reste, il reportait sur sa fille, la reine Dona Maria. M. de St-Léger avait emmené de France avec lui, un excellent homme, M. Capon, ancien sous-officier dans la garde royale, qui était devenu capitaine dans l'armée portugaise.

avec ses *rapaces*, nous n'eûmes, en somme, qu'à nous louer de sa complaisance pendant le voyage. — Dans ce temps-là, ce n'était pas une petite affaire que de voyager dans l'intérieur du Portugal. Bien entendu qu'on ne savait pas ce que c'était qu'un chemin de fer; si seulement il y avait des routes! mais, dès qu'on s'éloignait de quelques lieues de Lisbonne, on devait s'estimer heureux quand on trouvait des chemins qui ne fussent pas des casse-cou. Il y avait impossibilité de voyager autrement qu'à pied ou à cheval, et encore, dans ce dernier cas, était-on très souvent obligé de mettre pied à terre. Après une longue journée passée à cheminer de cette façon, il eût été bien désirable de voir se réaliser le souhait de la chanson : *Un bon souper et surtout un bon lit*, mais, avec les *posadas* du Portugal, ce souhait restait le plus souvent, pour ne pas dire toujours, à l'état d'utopie. Pour le souper, cela allait encore, grâce au cuisinier de la caravane, quand, à force de recherches, il pouvait mettre la main sur les matières premières; quant au lit, heureux quand on pouvait se procurer un matelas et même une modeste pailleasse, sur laquelle quelquefois on étendait un drap, mais, en ce cas, les délicats ne devaient pas y regarder de trop près; le plus prudent était de se passer de ce luxueux accessoire. Heureusement que toutes ces petites misères nous donnaient plus envie de rire que de pleurer!

Pour aller à Coimbre, nous suivîmes un chemin, et nous revînmes par un autre. J'ai raconté ailleurs (1) en détail les épisodes et les péripéties de cette intéressante excursion qui dura douze jours, et qui nous permit de

(1) *Un Tour en Portugal, il y a trente ans*. Mémoires de la Soc. acad. de Cherbourg, 1873.

voir des lieux célèbres dans les fastes du Portugal ; *Alcobaça*, sépulture de Pierre-le-Justicier et d'Inès de Castro, dont Camoëns a chanté les malheurs ; *Aljubarota*, où, le 14 août 1385, Jean d'Avis conquiert la couronne du Portugal ; l'abbaye de *Batalha* et son église, véritable bijou de pierre ciselée, bâtie par Jean en mémoire de son succès ; Léirix et son vieux château ; Pombal, où l'on nous nous montra, dans la chapelle d'un vieux couvent tombant en ruines, gisant dans un coin, le cercueil du plus grand ministre qu'ait eu le Portugal, *D. Sébastias Joseph Carvalho e Mello*, comte d'Oyeros, marquis de Pombal, — depuis soixante ans, la noblesse n'avait pas pardonné à ce terrible justicier ; son cercueil verrouillé attendait en vain une tombe. — *Coimbre*, sa cathédrale, primitivement une mosquée, sa célèbre université, dont les étudiants ont religieusement conservé le costume que leur avait donné, au XIV^e siècle, le roi Denis, son fondateur ; la *Quinta de Lagrimas*, théâtre de la mort tragique d'Inès de Castro ; le *Mondego*, dont Camoëns a chanté les naïades qui, il faut bien le dire, ne nous apparurent que sous la forme d'horribles lavandières ; *Tomar*, et son vieux couvent des *Chevaliers du Christ*, qui ne le cède en rien à *Batalha* pour l'ornementation ; *Abrantes*, dont la prise, en 1807, valut à Junot le titre de duc ; *Santarem*, où l'on voyait encore les traces du siège que les *Miguelistes* eurent à soutenir avant leur défaite complète et la ruine de leur parti, dans la province d'*Alemtejo*, de l'autre côté du Tage.

A Santarem, nous frêtâmes deux bateaux pour descendre le fleuve jusqu'à *Villa-Nova*, où nous devons trouver le *Viriathus*. Transis de froid, aveuglés par la pluie, que chassait sur nous un vent d'ouest, par conséquent

contraire, nous étions peu sensibles aux *bords joyeux* du Tage, que nous descendîmes en louvoyant ; le *Viriathus* était notre unique objectif ; tous les yeux interrogeaient l'horizon, aussi ce fut un véritable succès pour moi lorsque, grâce à la vue perçante dont j'étais doué alors, je le signalai. Le soir, à sept heures, il nous déposait à bord de la *Belle-Poule*.

Le lendemain, le duc d'Aumale partit pour Alger sur l'*Asmodée*.

Le 20 novembre, nous appareillâmes avec la *Coquette*, mais le calme nous empêchant de refouler le courant de flot, nous fûmes obligés de mouiller devant le fort de Saint-Julien. Le lendemain, impossibilité de sortir, par suite d'une très grosse brise d'ouest, presque un coup de vent. Le 22, nous quittâmes le Tage, faisant route pour Ténériffe ; le beau temps nous favorisa jusqu'à l'approche des Canaries, où un petit coup de vent de sud-ouest vient déranger notre route, mais ce n'est qu'une contrariété de peu de durée ; le 28, à quatre heures du soir, nous mouillons devant Sainte-Croix, où nous ne restons que jusqu'au 30.

Pendant que nous étions à Sainte-Croix, arriva la frégate l'*Africaine*, qui se rendait au Sénégal, à Cayenne et aux Antilles, portant le général De Fitte, chargé d'inspecter les garnisons de ces colonies. Nous apprîmes par ce bâtiment une nouvelle qui nous intéressait vivement, mon camarade Gervais et moi, la nomination au grade d'enseigne de vaisseau de toute notre promotion d'école ; la nouvelle, à la vérité, n'était pas officielle, cependant elle n'était pas douteuse, puisque sur l'*Africaine*, il y avait comme enseigne de vaisseau un individu que son

rang sur la liste plaçait après nous ; quoiqu'il en fût, nous continuâmes — et, il faut bien le dire, sans beaucoup d'enthousiasme, — le métier d'élèves, qui commençait à manquer de charmes pour nous, au bout de quatre ans, dans un poste encombré.

Partis de Sainte-Croix de Ténériffe le 30 novembre, dans la journée du 5, nous vîmes la terre, une côte plate et sablonneuse. A sept heures et demie du soir, nous laissâmes tomber l'ancre ; la *Coquette*, guidée par nos fanaux, — il faisait nuit noire, — vint mouiller à côté de nous.

Quand parut le jour, nous trouvâmes que nous étions tout juste en face de Saint-Louis, à une lieue, peut-être une lieue et demie, de terre. En cet endroit, la côte est plate, avec un peu de verdure. On distinguait bien les maisons blanches de la ville, les huttes des nègres, près du rivage, quelques palmiers et des mâts de navires. Le canon se fit entendre en l'honneur du prince, mais, en même temps, des signaux nous annonçaient qu'il ne fallait pas songer à descendre à terre, la violence des brisants à la plage rendant le débarquement impossible. Force fut de rester à bord, à ce mouillage incommode, où le navire roulait plus que sous voiles, ne sachant pas jusqu'à quand le ras-de-marée nous imposerait cette quarantaine.

Le lendemain matin, les signaux annoncèrent que la *barre* était praticable ; ceux de nous que le service ne retenait pas à bord, s'empressèrent de saisir l'occasion. La première fois qu'on débarque sur cette plage, on éprouve une impression qu'il est difficile d'oublier. A deux portées de fusil du rivage, surgissent de grosses

lames, s'élevant droites comme des murailles, retombant ensuite en volutes, et allant déferler à terre, à grand bruit. Les seules embarcations qui puissent traverser impunément ce chaos sont les pirogues des nègres, faites tout simplement d'un tronc d'arbre creusé, avec des fargues élevées au-dessus de l'eau de 30 centimètres environ. Elles sont ordinairement montées par quatre hommes. Les canots des navires restent à une encâblure au large des brisants, les pirogues les accostent, et, suivant l'état de la barre, prennent un ou plusieurs passagers. On ne saurait trop admirer l'habileté des piroguiers. Debout sur l'arrière, le patron interroge de l'œil la crête des lames pour reconnaître celles dont il doit se défier et celles qui peuvent l'aider. Sur les signes qu'il leur fait, ses compagnons appuient sur leurs pagayes, en soufflant comme des marsouins, ou ralentissent leurs efforts, de manière que l'embarcation ne se trouve pas prise sous la voûte d'une lame. Peu à peu, on arrive ainsi à petite distance du rivage : c'est l'instant décisif. Le patron attend une forte vague ; les pagayeurs redoublent d'efforts pour ne pas recevoir le premier choc ; la lame brise de chaque côté de la pirogue qu'elle remplit d'eau et l'emporte avec la rapidité d'une flèche. Au moment où elle va la laisser à sec, les nègres sautent à l'eau, saisissent les passagers dans leurs bras et les déposent sur le plain. Ordinairement, on en est quitte pour un bain plus ou moins complet, mais il arrive quelquefois que, par suite d'un mauvais calcul du patron, d'un coup de pagaie mal donné, la pirogue vient en travers, on reçoit le choc de la lame de trop bonne heure ; alors pirogue, piroguiers et passagers sont roulés au plain comme des galets. Heureusement que les *laptots* — on nomme ainsi les noirs employés

comme marins, — sont de véritables amphibiens, et que tous leurs soins se portent sur les personnes des passagers ; on ne se souvenait pas d'un seul accident malheureux.

En attendant que le soleil eût séché nos effets de manière à nous permettre de nous présenter à peu près décemment dans les rues de Saint-Louis, nous allâmes visiter le village nègre de *Guet-n'-D'ar*, qui est entre la mer et le fleuve Sénégal, composé d'une réunion de huttes en formes de ruches, faites de roseaux entrelacés, et grimpe le long d'une dune, un coteau que couronne une batterie. La demeure de *Boubakar*, chef ou roi du village, ne se distinguait des autres que par un petit *baobab* planté devant la porte. Quant à lui, Boubakar, il était superbe, enveloppé dans un grand pagne blanc, coiffé d'un chapeau de général, une canne de tambour-major à la main, insigne de sa dignité.

Saint-Louis est sur une île du Sénégal, à quelques lieues de son embouchure. Un canot nous y conduisit (1). Nous eûmes bientôt vu la ville, qui ne gagnait pas beaucoup, pour être juste, à être regardée de près. Les rues sont très larges, alignées, se coupant à angle droit, bordées de trottoirs ; la chaussée est tout simplement du sable, qui, soulevé par tourbillons lorsqu'il fait du vent, vous aveugle ; la réverbération du soleil sur ce sable et sur les maisons, toutes badigeonnées en blanc, est insupportable. Les maisons sont à toit plat, à terrasse. Le plus souvent, un escalier intérieur conduit à l'étage où habitent les maîtres ; le rez-de-chaussée sert de dépendances

(1) Aujourd'hui des ponts font communiquer Saint-Louis avec les deux rives du fleuve.

et de demeure aux domestiques, aux *captifs*, comme on disait alors, l'esclavage existant encore. Les noirs libres, qui composaient la plus grande partie de la population, vivaient dans des cases pareilles à celles de Guet-n'-D'ar ; mais, pour empêcher les incendies, assez fréquents, vu la nature des matériaux avec lesquels sont construites ces huttes, de se propager, un certain nombre de cases sont réunies dans des enclos en maçonnerie alignés avec le reste de la rue.

Saint-Louis est la résidence du gouverneur de la colonie. L'hôtel du gouvernement a remplacé l'ancien fort, qui servait de demeure aux employés du Comptoir, dans les premiers temps de la colonie, et dont on voyait encore des vestiges en 1842. Le gouverneur — provisoire — était très fier d'un jardin potager dont la terre avait été apportée du *haut du fleuve* ; le sol sablonneux de l'île ne pouvant rien produire, mais la principale culture de légumes se faisait dans des barriques coupées en deux. — Une batterie de gros calibre devant le gouvernement et une autre à la pointe de l'île étaient alors les seules défenses.

La garnison se composait d'un demi-bataillon d'infanterie de marine et d'un détachement d'artillerie, qui fournissaient des garnisons aux divers postes du fleuve et de l'intérieur. On leur avait adjoint une forte compagnie de noirs, excellents soldats sous tous les rapports ; seulement on aurait bien dû donner à ces braves garçons un costume plus approprié au climat, à leur tournure, à leur manière, au lieu de les emballer, de les sangler dans l'habit à *queue de morue* que portait encore alors l'infanterie de marine, — ainsi que toute l'infanterie

française, — et qui les rendaient souverainement grotesques.

Je ne m'étendrai pas sur la population indigène du Sénégal; tout le monde connaît les *Ouolofs*, les plus beaux noirs de l'Afrique, habitant Saint-Louis; les *Bambaras*, les *Mandingues*, les *Peuls*, dont la couleur et l'aspect général dénotent la provenance exotique, la ferveur — au moins apparente — de tous ces peuples pour l'Islamisme, leur dévotion à l'endroit des *gri-gri*s, autrement dit les amulettes que fabriquent et vendent leurs *Marabouts*; tout le monde a entendu parler des *Maures* de la rive droite du fleuve, du commerce de la gomme arabique que nous faisons avec eux, des *Signares* et de leurs séductions, des mariages temporaires contractés avec elles et parfaitement acceptés; on a écrit sur tout cela tant et plus, et beaucoup mieux que je ne saurais le faire.

Il ne fallait pas songer à retourner à bord le jour même; chacun de nous trouva, grâce à l'hospitalité caractéristique des colonies; à se loger, soit chez des camarades, soit à l'hôpital, dont le docteur Salva — une de mes vieilles connaissances de la *Médée*, en 1838-1839 — mit une salle à notre disposition.

Le lendemain, impossibilité de partir. La barre était affreuse; les noirs refusèrent nettement de nous conduire dans leurs pirogues. Il fallait prendre notre parti d'attendre que la mer s'apaisât. Heureusement que nous avions beaucoup à voir sur cette terre d'Afrique où tout était nouveau pour nous. Le soir, on donna au prince, également bloqué comme nous, le spectacle d'une danse, d'un *tam-tam*, sur la place du Gouvernement. L'orchestre se

composait de *Griots*, frappant à coups redoublés sur de grands tambours faits d'un cylindre de bois creux, fermés aux extrémités par une peau ; c'étaient les basses du concert ; les notes hautes étaient fournies par tous les négrillons de Saint-Louis piaillant et battant des mains. Nous eûmes bien vite assez du spectacle donné par ces noirs des deux sexes, ressemblant plutôt à des démons qu'à des êtres humains, demi-nus, les yeux égarés, l'écume à la bouche, trépignant avec frénésie, à se demander comment ils ne tombaient pas de fatigue, sans compter les tourbillons de poussière que soulevaient les danseurs, et l'odeur que ces derniers exhalaient naturellement, même dans le repos le plus complet.

Le 9, au point du jour, nous dîmes adieu à Saint-Louis, profitant d'une embellie pour repasser la barre ; ce qui ne se fit pas sans peine, vu qu'elle était encore très grosse et que les pirogues allant à l'encontre des lames, le retour était naturellement plus difficile ; nous en fûmes heureusement quittes pour un bain complet. Dans la soirée, nous mîmes sous voiles pour Gorée, faisant petite voile pour ne pas arriver au *Cap-Vert* avant le jour. Pendant toute la nuit, la mer fut très phosphorescente, on aurait dit un bassin de lave incandescente. A 3 heures de l'après-midi, nous laissâmes tomber l'ancre sur la rade de Gorée, où se trouvaient les canonnières-brigs l'*Alouette* et la *Vigie*, la goëlette la *Fine* et plusieurs navires de commerce, la plupart français. La frégate l'*Africaine* arriva le lendemain, venant de Saint-Louis, où elle avait débarqué des troupes passagères.

Gorée (en Ouolof *Bir*) est un îlot d'environ un kilomètre de long, sur 2 à 300 mètres dans sa plus grande largeur,

divisé naturellement en partie haute et en partie basse. La première, dont la plus grande élévation est peut-être d'une centaine de pieds, est couronnée par un fort, non encore achevé à cette époque, qui sert de logement à la garnison. Dans la partie basse est la ville, amas de maisons à toits plats dans le genre de celles de Saint-Louis, séparées par des ruelles tortueuses. Les seuls édifices un peu marquants étaient la demeure du commandant, l'hôpital et l'église; le *jardin*, enclos où poussaient misérablement quelques petits arbres rabougris et quelques plantes potagères, servait de promenade.

Cet îlot, par suite de sa position dans une vaste baie, un golfe où souffle le plus ordinairement une brise fraîche, a été pendant longtemps considéré comme un des points les plus salubres — ou, pour mieux dire, les moins malsains — de la côte occidentale d'Afrique, mais, d'un autre côté, l'agglomération sur ce point d'une population de plusieurs milliers d'individus étrangers aux règles les plus élémentaires de l'hygiène, la réverbération du soleil sur le sable des rues, et sur les murailles badigeonnées en blanc, les émanations infectes des innombrables poissons mis à sécher sur les terrasses des maisons, sont autant de causes de maladies. Ces dernières années, Gorée a été visitée par la fièvre jaune, qui y a fait de nombreuses victimes, et maintenant, à chaque retour de la saison chaude, on redoute l'invasion de ce fléau, qui semble être à présent endémique au Sénégal où, autrefois, il n'apparaissait que de loin en loin.

La presqu'île du cap Vert est un terrain sablonneux entrecoupé de flaques d'eau; ça et là on y rencontre des amas de scories ferrugineuses. Le cap proprement dit, est formé

par deux mamelons plus élevés et plus verdoyants que le reste de la côte; aujourd'hui un beau phare le signale la nuit aux navigateurs. Aux environs la végétation est pauvre; sur les dunes il n'y a guère que des broussailles; de place en place un *baobab*. Le centre de population le plus voisin de Gorée est *Dakar* qui alors n'était qu'un village de nègres, composé de huttes comme celles de Saint-Louis, réunie par quatre ou cinq dans un enclos de bambous, où l'on voyait errer quelques chèvres, quelques poules maigres, pêle-mêle avec les négrillons se roulant tout nus sur le sable; tout cela jeté au hasard, sans ordre, sillonné par des sentiers tortueux; ça et là quelques arbustes rabougris, mais aussi quelques gros baobab; sous leur ombrage, de grands nègres demi-nus, couchés dans le sable, à demi-endormis, ou bien bavardant en riant. La gaité est une des caractéristiques de la race nègre; les Sénégalais l'ont au plus haut degré. Rien d'animé, de gai, comme les négresses que nous rencontrons dans les ruelles, au puits du village, ou sur le bord de la mer; ce n'étaient que caquetages et éclats de rire.

Ce qu'il y avait de plus curieux à Dakar, c'était le roi, *El-Iman*, comme l'appelaient les Français de Gorée. Nous le trouvâmes sous un grand baobab qui lui servait de cour, de lieu de réception; c'est là qu'il passait des journées entières, assis à la turque sur une peau de bœuf, un livre ouvert devant lui, entouré des *Marabouts* ses ministres; ou bien, comme il cumulait le spirituel avec le temporel, on le rencontrait quelquefois dans une petite maison en pierres, servant de Mosquée. *El-Iman* était déjà vieux, et, avec sa barbiche blanche, son turban, le grand pagne blanc dans lequel il se drapait, il ne laissait

pas que d'avoir assez grand air. Huit ans plus tard, je le retrouvai à la même place, continuant par l'entremise de ses ministres, à vivre de poulets maigres et de légumes, ce qui, ajouté à la *liste civile* que lui octroye le gouvernement français (40 ou 50 fr. par mois), et les pièces de 10 sous que ne manquent jamais de lui donner les visiteurs, lui procure, en somme, un assez joli revenu (1).

Un peu plus loin sur la côte est le village de *Hann* où chaque soir nous envoyions pêcher à la senne un canot qui revenait chargé de poissons. Cette plage nous servit aussi plusieurs fois pour exercer nos compagnies de débarquement, à la grande joie des indigènes. Un matin, dans un tir à la cible, on avait placé le but près d'un

(1) A l'époque de cette seconde visite à Dakar (juillet 1850), deux grandes constructions avaient été élevées auprès du village nègre : une maison de santé et de refuge pour les missionnaires de la côte occidentale d'Afrique (les R. P. du St-Esprit) et un couvent de sœurs de Saint-Vincent-de-Paul. Les deux communautés vivaient dans les meilleurs termes avec El-Iman, qui, du reste, semblait les regarder un peu de haut, vu que ni les missionnaires, ni les religieuses ne réussissaient à faire de prosélytes parmi ses sujets musulmans.

Aujourd'hui Dakar est l'escale des paquebots de Bordeaux au Brésil, qui y passent deux fois par mois à l'aller, et autant au retour, et le point de ravitaillement de la station navale. Il y a un port, des casernes, des gendarmes, des maisons à l'européenne, la plupart utilisées par le commerce de détail, dans lequel l'absinthe ne doit certainement pas être oubliée, des cafés, des billards. (Les Français transportent les billards partout; à la Nouvelle-Calédonie, il y a vingt ans, pour une population de peut-être 600 individus, garnison comprise, on comptait, si j'ai bonne mémoire, *trente-quatre* billards!) L'embryon de ville civilisée de Dakar n'a pas changé, paraît-il, la physionomie du village nègre. Le roi actuel, Tierno-Diap, continue à suivre les errements de son prédécesseur que j'ai connu.

énorme *baobab* dans le voisinage duquel on sentait une odeur infecte. Las de tourner autour sans pouvoir découvrir la cause de cette puanteur, quelques matelots curieux s'avisèrent de l'escalader; ils virent, à leur grand étonnement, que l'arbre était creux et presque plein de squelettes et de cadavres de nègres, dans un état de putréfaction plus ou moins avancé : le *baobab* était un cimetière de *Griots*. Par la suite, dans nos courses nous découvrîmes plusieurs de ces singulières sépultures, et nous ne nous étonnâmes plus de voir, en grande quantité, de petits vautours affectionner ces arbres pour se reposer.

Le prince prit passage sur l'avis le *Galibi* pour aller visiter le comptoir d'*Albreda* dans la Gambie et celui de *Sedhiou* dans la Cazamance.

Le 23 décembre le brig la *Malouine* arriva du Rio-Nûnez avec les deux tiers de son équipage sur les cadres. Tout fut disposé pour isoler ce bâtiment. On le conduisit près de la Grande-Terre où des tentes et des cabanes furent dressées sus le rivage pour recevoir les malades. La *Vigie*, qui avait envoyé du monde à bord pour aider la manœuvre, fut mise en quarantaine.

Le jour de Noël, dans la matinée, le prince revint à bord, et, dans l'après-midi, nous mîmes sous voiles avec la *Coquette* et l'*Africaine*. Cette frégate toute neuve passait pour une excellente marcheuse, et, de plus, elle était commandée par un officier qui avait déjà une réputation légendaire dans la marine, comme réussissant toujours à faire marcher les navires les moins pressés. Le commandant Brindejonc avait demandé à nous accompagner jusqu'aux îles du Cap-Vert pour essayer sa frégate avec nous, mais, dans le cas présent, il eut beau faire,

pas moyen de dépasser la *Belle-Poule*, la tenir à peu près, c'était tout ce que l'*Africaine* pouvait faire.

Le 27 décembre au point du jour, nous vîmes la plus est des îles du Cap-Vert, et avant midi les trois bâtiments étaient mouillés sur la rade de *Porto-Praia*, dans le sud de l'île de *Sao-Thiago*. Les obligations du service m'empêchèrent de descendre à terre et de visiter la ville de la Praia, qui est au fond du port sur un plateau élevé. Je suis réduit à regarder la terre de loin, et son aspect n'était pas attrayant : rien que des rochers noirs ou de l'herbe brûlée par le soleil ; mais juger de l'île de Sao-Thiago, et des autres îles de l'archipel du Cap-Vert par leur apparence, vues de la mer, serait porter un jugement téméraire ; ces îles étaient alors des terres de promesse pour les navigateurs auxquels elle fournissaient en abondance, et à bon marché, des volailles, entre autre de petits dindons gris, des légumes excellents, des fruits savoureux, des oranges, peut-être les meilleures qu'il y ait au monde (1).

Nous quittâmes La Praia le 29 décembre de grand matin. L'*Africaine* devait retourner à Gorée pour reprendre le général inspecteur et continuer son voyage, tandis qu'avec la *Coquette* nous devions faire route pour *Sierra-*

(1) Je suis retourné à La Praia dix-sept ans plus tard, et cette fois j'ai grandement eu le temps de voir la ville et les environs. La ville n'a rien d'extraordinaire, comme dans toutes celles des colonies portugaises et espagnoles ; les rues se coupent à angle droit, bordées de maisons peintes à la chaux, avec des jalousies et des portes vertes, pavées avec des petits galets sur lesquels la marche est presque un supplice. Il peut y avoir de 2,000 à 2,500 habitants, la plupart des métis, noirs, jaunes ou d'un blanc douteux.

Leone ; en venant de Gorée, nous avions le vent *grand large* : avant de nous séparer de l'*Africaine*, il fut convenu qu'on lui offrirait la chance d'une revanche sous l'allure du *plus près*. La brise était ronde ; avec les voiles majeures et les perroquets, un ris aux huniers, nous avions raisonnablement assez de toile. L'*Africaine*, mouillée en tête de rade, était sortie avant nous et nous attendait en panne ; quand nous ne fûmes plus qu'à une encâblure et demie d'elle, on lui fit signal de *faire servir*. La voilà partie devant nous, mais hélas ! pas pour longtemps. Au bout de très peu de temps, nous la dépassions au vent, puis, *laissant arriver*, nous en faisons le tour en lui passant à poupe ! Nous aurions bien désiré voir de près la figure que faisait le père *Brindejonc, Brennus*, comme on l'appelait le plus souvent, qui se vantait de n'avoir jamais rencontré de navires ayant battu le sien. On lui fit signal de liberté de manœuvre ; l'*Africaine* continua alors à serrer le vent pour retourner à Gorée, tandis que nous faisons route avec des largues, sans rien changer à notre voilure ; mais, pour nous donner une petite leçon, nous montrer qu'il ne craignait pas de faire de la toile, le commandant Brindejonc, bien obligé de tenir le *plus près serré*, ne fut pas plutôt à quelques encâblures de nous qu'il s'empressa de larguer son ris de chasse et d'établir ses cacatois : il faut dire qu'il les garda bien pendant cinq minutes (1).

(1) J'ai oublié de dire qu'à la fin de notre séjour à Gorée, un officier de la *Belle-Poule*, qui, dans une campagne précédente, avait été cruellement éprouvé par le climat de la côte d'Afrique et était retombé malade, avait passé sur l'*Africaine*, pour retourner en France. Le départ de cet officier laissait une chambre libre, on nous

Le 4 janvier 1843, à 7 heures du matin, nous aperçûmes la terre qui fut reconnue pour le cap Sierra-Leone, formant l'extrémité de la rive méridionale de la rivière *Rokelle*. A 10 heures, nous prîmes un pilote qui nous fit mouiller, le vent debout et le jusant nous empêchant d'aller plus loin. Dans l'après-midi, la marée ayant renversé, nous remîmes sous voiles, mais le calme qui survint nous força à mouiller de nouveau. Un grand nombre de nègres profitèrent de cet arrêt pour venir à bord dans de charmantes petites pirogues. C'étaient des gens de la côte, depuis Sierra-Leone jusqu'au cap des *Palmes*, qui viennent à Sierra-Leone pour offrir, sous le nom de *kroomen*, leurs services aux bâtiments et amasser ainsi un pécule plus ou moins important. Ces individus étaient beaucoup moins foncés que les Ouolofs ; il y en avait même d'un brun très clair. Presque tous étaient tatoués sur la figure, les épaules, la poitrine, les bras et les jambes.

Le 5, nous mîmes sous voiles au point du jour, avec une jolie brise d'est, par conséquent contraire, mais le courant du flot nous rendait le louvoyage facile. A mesure que nous remontions dans la rivière, chaque bordée nous faisait découvrir de petites criques où s'étalait une végétation exubérante, charmantes retraites où les cases des nègres formaient de petits villages, au milieu de plantations de bananiers. A 8 heures du matin, nous mouillâmes devant la ville de *Freetown* ; la *Coquette* vint se mettre à

la donna à mon camarade Gervais et moi, puis, bien que l'avis officiel ne fût pas encore parvenu à bord, à notre départ de la Praia, on nous considéra comme enseignes de vaisseau, et nous passâmes au carré des officiers, avec tous les privilèges de notre nouveau grade. A partir de ce moment, nous commandâmes chacun un quart.

côté de nous. Il y avait à l'ancre plusieurs grands navires marchands anglais, et un petit steamer qui faisait partie d'une expédition d'exploration dans le *Niger*, laquelle avait presque complètement échoué par l'effet délétère du climat.

L'aspect de la petite ville de Freetown est des plus riants. Elle est adossée à de hautes montagnes boisées jusqu'au sommet, d'où se précipitent de jolies cascades ; les maisons sont de bois, peintes de diverses couleurs, entourées de jardins et séparées par de larges rues. Au milieu s'élève un mamelon couronné par le fort de Gloucester, et les casernes de la garnison, composées de soldats noirs, sous le commandement d'officiers anglais.

Les officiers anglais se louaient beaucoup de ces soldats nègres, dont on a fait un régiment, le « *Royal African*, » sous le rapport de l'instruction, de la discipline et de la fidélité. La vérité m'oblige à dire que nous avons vu comment on procédait quelquefois pour recruter ces troupes. Quelques jours avant notre arrivée, une goëlette pleine d'esclaves avait été amenée à Freetown par un croiseur. Tous les jours nous pouvions voir les plus beaux échantillons du chargement humain, empaquetés dans un uniforme rouge, apprendre à faire tête *droite* et tête *gauche*, sous la direction des sergents du « *Royal African*. »

Devant la ville, située sur la rive sud, à 5 milles en amont de l'entrée de la rivière, celle-ci s'élargit et forme une vaste rade. Les navires de 400 à 500 tonneaux peuvent remonter à 20 mille plus haut. « On ne pouvait, ainsi » que le dit Mongommery Martin (1), choisir un plus joli

(1) *Statistique des colonies de l'Empire britannique*, Londres, 1839.

« emplacement, si le plaisir du coup d'œil avait été seul
« pris pour guide. Il ne peut venir de sombres pensées à
« un nouvel arrivant quand il voit la baie ridée par les
« brises légères de cette latitude, la côte nord boisée
« jusqu'au bord de l'eau, le profil hardi des montagnes
« qui embrassent la ville comme pour la protéger, sépa-
« rées par de sombres ravins, et couvertes d'arbres dont
« les feuilles ne tombent jamais. C'est pourtant la force
« de la nature qui donne à ces lieux un si riant aspect,
« qui est une des causes de la mauvaise réputation que
« les maladies ont faite à Sierra-Leone. Les rues de
« Freetown ne sont pas plutôt mouillées par les premières
« averses de la saison pluvieuse, qu'elles deviennent im-
« praticables à cause des plantes qui croissent de tous cô-
« tés, particulièrement l'indigo, qu'on est obligé decouper
« à chaque instant pour laisser la libre circulation. »

A l'époque de notre visite, le nombre des *blancs* dans la colonie — dont il était assez difficile d'assigner les limites dans l'intérieur — était de moins d'une centaine, y compris les femmes, les officiers et autres employés du gouvernement. La plus grande partie demeuraient à Freetown, avec 10 ou 11,000 noirs. On estimait à 30,000 le nombre de ces derniers reconnaissant l'autorité de la Grande-Bretagne.

Dans la ville et aux environs, le mélange des nègres de tous pays provenant des négriers capturés par les croiseurs anglais, rendait bien difficile, sinon impossible, toute classification. On parlait plus de vingt langues à Freetown; il n'est pas douteux qu'un individu instruit, et ayant du temps à consacrer à l'étude, n'eût recueilli là des renseignements curieux sur l'Afrique occidentale.

Inutile de dire que nous reçûmes des officiers de la garnison et des autorités, l'hospitalité somptueuse qu'on trouve toujours dans les colonies anglaises ; en outre, ici les sentiments de cordialité dominaient ; nous étions une bonne fortune pour des gens ennuyés, une distraction dans la monotonie de leur existence, et tout était mis en œuvre, par nos hôtes, pour nous témoigner leur gratitude d'une manière substantielle ; je ne sais ce qui serait arrivé si notre séjour s'était prolongé : à coup sûr, nos estomacs n'y auraient pas tenu.

La goëlette la *Fine* était venue nous trouver à Sierra-Leone pour nous accompagner le long de la côte. Le 8 janvier, à sept heures du matin, nous appareillâmes avec la *Coquette*, laissant la goëlette à l'ancre pour essayer de reprendre deux déserteurs de la corvette. Pendant que nous l'attendions, mouillée en dehors de la rivière, cette dernière faisait route pour *Gallinas*. Le calme nous retint pendant quelques jours devant ce point qui a été pendant longtemps un des foyers de traite les plus actifs, un des plus considérables marchés d'esclaves. En 1840, deux croiseurs anglais firent débarquer leurs équipages, détruisirent les factoreries et poursuivirent les traitants, indigènes et étrangers, avec un tel acharnement qu'il se trouva, même en Angleterre, des gens pour les blâmer. Depuis, des traités passés avec les chefs ont assuré la suppression de la traite sur ce point. Dans la soirée, la *Fine* vint nous rejoindre sans avoir réussi dans sa mission. Le lendemain matin, nous mîmes sous voiles. Après plusieurs jours de calmes et de folles brises, le 15, au point du jour, nous aperçûmes la *Coquette* devant nous. Le temps devenant brumeux, les trois bâtiments mouillè-

rent pour ne pas dépasser le cap *Mesurado*. Quand le ciel s'éclaircit, vers neuf heures, nous reconnûmes que nous étions à environ une lieue du cap sous lequel deux navires étaient à l'ancre : un brig de commerce, et un petit cutter, sous pavillon américain. Aussitôt un grand nombre de nègres, dans de jolies pirogues semblables à celles de Sierra-Leone, vinrent à bord, porteurs de certificats comme *Kroumen* sur différents navires ; on en garda quelques-uns pour piloter nos canots à terre.

Vers 1820, le congrès des Etats-Unis acheta des indigènes le territoire compris entre le cap d'*O Monte* et le cap des *Palmes*, afin d'y établir un lieu de refuge pour les esclaves affranchis et les hommes de couleur que les préjugés repoussaient de cette république qui, pourtant, écrivit la première dans sa constitution l'égalité de tous les hommes. Les émigrants furent répartis de manière à former quatre ou cinq centres de population, et la colonie entière prit le nom de *Liberia*, dont l'établissement du cap Mesurado, *Monrovia*, fut considéré comme le chef-lieu. Les hommes de couleur ne tardèrent pas à s'affranchir du faible lien qui les rattachait à la métropole ; le pays est devenu la *République de Liberia*, reconnue par tout le monde.

Le cap Mesurado est un promontoire élevé par rapport au reste de la côte, et tout couvert de bois. *Monrovia* est située sur le versant intérieur du cap, au nord duquel le *Mesurado* se jette à la mer. Il est fâcheux qu'une barre obstrue l'entrée de cette rivière, ne permettant qu'à des embarcations légères de passer facilement, car une fois cet obstacle franchi, elle est profonde, coulant lentement entre deux rives couvertes d'arbres. *Monrovia*

occupe sur la rive gauche un plateau où l'on a abattu les bois, et où, alors, s'élevaient des maisonnettes entourées de jardins, dont les clôtures alignées dessinaient trois ou quatre rues.

Nous ne devons rester que quelques heures, et, pensant que dans un centre de population civilisée, fréquenté par des navires, on devait pouvoir acheter des provisions, les *chefs de gamelle* avaient envoyé leurs pourvoyeurs en découverte, mais hélas ! ils comptaient sans les sévères doctrines du méthodisme. C'était un dimanche : toute la population sortait du temple — une maison plus grande et de meilleure apparence que les autres — tous, malgré les costumes risibles du plus grand nombre, ayant l'air de componction, la démarche grave qui, le dimanche, à Londres et aux Etats-Unis, contrastent singulièrement avec l'air affairé, l'agitation de tous les jours. Je m'adressai à un grand monsieur, tout noir de la tête aux pieds à l'exception d'une cravate blanche, qu'à sa démarche solennelle il était aisé de reconnaître pour le ministre ou un des anciens de la congrégation, le priant de m'indiquer où nous pourrions acheter quelques oranges pour calmer notre soif, demande bien naturelle en plein midi, sur le sommet du cap Mesurado, par une chaleur de 40 degrés : il me fut répondu très sèchement que « c'était un jour « consacré à la prière et à la méditation, qui ne devait « pas être souillé par des œuvres serviles. » Et la parabole de la brebis tombée dans le puits le jour du Sabbat... ? Nous réussîmes pourtant à acheter quelques fruits *en cachette*, mais nos cuisiniers ne purent se procurer à aucun prix, ni une poule, ni un œuf.

Ce n'est pas seulement dans le rigorisme religieux, au

moins apparent, que nous reconnûmes chez les colons de Liberia l'esprit de la mère patrie. On imprimait alors à Monrovia deux journaux : l'*African Luminar* et le *Liberia Herald*, naturellement ennemis irréconciliables, et ne pouvant être comparés pour l'exagération et l'emphase qu'aux productions les plus outrées de la presse transatlantique. Ces deux feuilles avaient la prétention de donner au vieux monde non seulement des leçons de conduite, mais encore des leçons de goût et de mode. Heureusement que les habitants compensaient ces ridicules par une bonne dose de sens pratique, et que, s'ils faisaient une large part à la vie publique, si tout était l'occasion et le prétexte de *meetings* et de *committees*, ils ne négligeaient pas pour cela les réalités de l'existence. Nous eûmes l'occasion de passer quelques moments chez un médecin qui nous offrit gracieusement de nous abriter dans sa demeure pendant la grande chaleur du jour. Le docteur *Prout* était un des premiers hommes de couleur ayant émigré à Monrovia, avec sa femme, née, comme lui, dans un des Etats du Sud. J'ai rarement vu quelque chose donnant mieux l'idée du bonheur que l'intérieur de cette petite maison, éblouissante de propreté, dont un essaim de jeunes filles, au teint un peu bistré, mais pas plus sombre que celui de la plupart des créoles, faisaient les honneurs. Il paraît que dans les premiers temps la mortalité était très grande chez les nouveaux venus, et il était presque impossible d'élever les enfants nés dans le pays. Les exhalaisons des bords vaseux du Mesurado, les marécages voisins de sa rive droite, les forêts épaisses où les eaux pluviales ne trouvaient pas d'écoulement, constituaient des foyers de miasmes délétères, mais, d'après notre hôte, le déboisement des alentours de l'établis-

ment, la mise en culture du terrain, avaient amené une amélioration sensible dans le climat; les pluies étaient moins fréquentes, et moins abondantes.

Le 16, nous appareillâmes à 4 heures et demi du matin.

Le 18, nous longions la côte de *Malaguette* à environ deux lieues et demie de distance filant de quatre à cinq nœuds avec une brise du nord. Un grand nombre de petits pirogues, montées chacune par deux hommes, vinrent à nous pour échanger du poisson contre du biscuit et du tabac. Ces noirs baragouinaient un peu d'anglais, presque tous étaient nus, à l'exception d'un chapeau de paille, et d'un méchant lambeau d'étoffe autour des reins.

Deux jours après, par le travers de la baie *Ivory*, où il y avait trois goëlettes à l'ancre, — deux anglaises et une hollandaise, — une grande pirogue vint près du bord portant douze beaux noirs, presque nus, ornée de bracelets d'ivoire et de colliers de verroteries; leurs cheveux étaient retroussés en touffe au sommet de la tête, genre de coiffure que nous n'avions pas encore vu sur la côte. On eut toutes les peines du monde à les faire accoster pour acheter d'eux quelques fruits et du poisson, mais impossible de les décider à monter à bord. Enfin le plus intrépide se hasarda à se cramponner dans le porte-haubans d'artimon, mais quelqu'un lui ayant donné une petite tape sur l'épaule pour attirer son attention pendant qu'il parlait à ses compagnons, il se jeta précipitamment à la mer, sans même regarder derrière lui, pour regagner la pirogue. Il paraît que les habitants de cette côte étaient devenus très défiant depuis que quelques-uns d'entre eux, qui s'étaient hasardés sur des navires, avaient été enlevés sans scrupule, et n'avaient plus reparu.

Le 21 janvier, à midi, nous passions devant le fort hollandais d'*Axim*. Toute cette partie de la *Côte d'Or* est bordée de forts et de comptoirs européens, dont quelques-uns étaient abandonnés depuis plus ou moins longtemps. A 4 heures du soir, nous étions devant le fort de *Dix-Cove*, à 5 ou 6 milles. Il paraît que la présence de trois navires de guerre, dont deux de taille respectable, sous pavillon français, avait intrigué le gouverneur anglais, car plusieurs pirogues vinrent à nous, pour savoir qui nous étions, où nous allions, etc.

Le 22 janvier, après avoir dépassé quelques autres comptoirs, nous mouillâmes, dans l'après-midi, devant l'établissement de *Saint-Georges d'El-Mina* (1). Le pavillon hollandais, qui flottait sur le fort, fut salué de 21 coups de canon qui furent rendus sur-le-champ. Il y avait à l'ancre cinq ou six navires de commerce, anglais, américains et sardes.

En 1636, les Hollandais, en guerre avec l'Espagne, alors maîtresse de toutes les colonies portugaises, s'emparèrent du château de Saint-Georges ; ils l'ont gardé jusqu'à ces dernières années, où ils l'ont cédé aux Anglais. Les batteries qui réduisirent le château, étaient placés sur une éminence qui le domine ; pour éviter chose pareille, les Hollandais avaient couronné cette hauteur d'un autre fort, qu'on aperçoit le premier en venant de la mer.

(1) Le nom donné par les Portugais était *Sao-Jorge d'A Mina*, mais l'appellation Saint-Georges d'*El-Mina*, ou tout simplement *El-Mina*, a prévalu. Ce comptoir appartient aujourd'hui aux Anglais, et sa cession par les Hollandais a été une des causes de la guerre des Anglais avec les *Ashantis*.

La côte présente une série de collines ondulées ; ça et là, quelques bouquets de bois. Dans l'est, la vue s'étend jusqu'à l'établissement anglais de *Cape-Coast*. La grosse houle rendait le mouillage aussi désagréable que possible. A mi-marée, on débarquait aisément, même avec de grandes embarcations, à droite du fort, dans une petite crique bordée de quais en maçonnerie grossière ; partout ailleurs, la mer déferle sur la plage et forme une barre difficile à franchir.

Le château est bâti sur des rochers ; son armement consistait en 66 canons de petit calibre, sa garnison en une troupe de soldats noirs ayant très bonne tenue. Tout près, on remarquait quelques maisons à l'européenne, habitées par des employés *blancs*, au nombre de *onze*, — quand ils étaient au grand complet, — et quelques traitants mulâtres.

L'amour proverbial des Hollandais pour la propreté devait être soumis à de rudes épreuves quand ils s'aventuraient dans le village nègre, amas de masures en terre et en galets, séparées par des ruelles étroites, le tout sale et puant au possible. Au milieu des immondices, grouillait, presque nue, une nombreuse population montrant beaucoup d'échantillons de toutes les affections cutanées. Les hommes, prenant un certain exercice, sont grands et forts, mais laids de figure. Les femmes que nous vîmes étaient hideuses, mais il faut que nous n'ayons pas eu de chance dans nos rencontres, car les négresses de la Côte d'Or passent pour les plus jolies et les plus coquettes : les traitants de la *Côte des Esclaves* font venir des filles d'El-Mina pour vivre avec elles. Les noirs d'El-Mina appartiennent à la nation des Fantis ; fidèles alliés des

Hollandais, ils prenaient toujours partie pour eux dans les escarmouches qui avaient lieu assez souvent avec les gens de l'intérieur, les Ashantis : du moins, c'est ce qui me fut affirmé par un vieillard qui demeurait dans une petite maison à l'européenne, mais ornée de crânes humains, suspendus au-dessus des fenêtres et de la porte. Nous vîmes de place en place, dans le village, de grossières idoles, devant lesquelles il y avait des vases pleins d'eau, des fruits et d'autres aliments.

Je n'ai pas vu de culture dans le voisinage immédiat de l'établissement, seulement, de l'autre côté de la petite crique, quelques petits bœufs, bien maigres, cherchaient leur vie dans un méchant pâturage. Rien que des cactus, — plus probablement des euphorbes cactiformes ; ça et là un palmier, sur le tronc duquel grimpaient de gros lézards noirs à tête rouge.

Il y a de l'or dans cette région en quantité notable. On peut acheter à El-Mina des bagues, des colliers travaillés avec goût, mais comme il n'existe aucun contrôle, l'acheteur est obligé de se fier entièrement à la bonne foi des vendeurs. Ces derniers ne se font pas scrupule de tromper les gens qui ne font que passer, et plusieurs d'entre nous s'aperçurent au bout de quelques jours qu'ils ne rapportaient de la *Côte d'Or* que des bijoux de *cuivre*. Les vieux voyageurs se plaignaient déjà de la facilité avec laquelle les nègres d'El-Mina imitaient l'or. Il y venait, au temps de notre visite, beaucoup de navires sardes apportant du tabac qu'ils prenaient au Brésil, et qui était un des principaux objets d'échange. Les produits du pays, dont le principal est l'huile de palme, sont portés à bord des navires par de grandes pirogues que

conduisent 12 ou 14 payeurs, agissant à *couple*. Les passagers sont assis commodément sur l'avant, qui est exhaussé et abrité de la mer au moyen de fargues. J'ai mesuré une de ces pirogues faites d'une seule pièce ; elle avait onze mètres de long sur plus d'un mètre de large. Quelques-unes se servaient de voiles faites avec des nattes grossières (1).

Le 25 janvier, nous mîmes sous voiles à 1 heure 1/2 du matin, pour profiter de la brise de terre (n.-o. et o.-n.-o.). Le 27, après avoir mouillé plusieurs fois le long de la côte, par suite du calme ou de la brume, nous laissâmes tomber l'ancre à Akra, devant le fort danois de *Christianborg*, que nous saluâmes de 21 coups de canon, rendus immédiatement.

Trois nations européennes se sont établies à Akra, les Anglais dans le fort *Saint-James*, les Hollandais dans le fort de *Crève-Cœur*, tout près du premier, et les Danois à *Christianborg*, à une demi-lieue des deux autres. Chacun de ces forts a dans son voisinage un village de nègres.

Il y avait à l'ancre un grand navire de commerce anglais. La houle était encore plus désagréable qu'à El-Mina ; la côte est peu élevée, d'un aspect moins riche ; on n'y voit pas de grands arbres.

Les commandants de Saint-James et de Christianborg vinrent aussitôt à bord de la frégate. Le premier était un délégué de la Compagnie qui occupait les établissements

(1) Plusieurs officiers allèrent visiter le fort anglais de Cape-Coast, qui est à deux lieues environ d'El-Mina. Pour ce petit voyage, on les fit monter à califourchon sur des espèces de longs paniers garnis de selles et d'étriers et portés par des nègres dont les jambes faisaient l'office des jambes des chevaux.

anglais de la Côte d'Or ; le second, un jeune officier de l'armée danoise, parlant parfaitement français, qui fut plein de complaisance pour nous. En même temps, un grand nombre de pirogues, parties presque toutes du fort anglais, arrivèrent le long des navires avec des fruits de qualité médiocre, quelques mauvais légumes, des peaux de singes, des perroquets, etc., que les nègres voulaient échanger contre du biscuit, du tabac, de l'eau-de-vie et de vieux vêtements. Le pont de la frégate se transforma en marché, et bientôt ce fut un tapage à ne plus s'entendre.

La force de la *barre* empêche les embarcations des navires d'accoster à la plage ; il faut user de pirogues semblables à celles d'El-Mina, mais on doit conclure de la description que j'ai donnée de ces dernières que les brisants sont loin d'être redoutables comme à Saint-Louis. Nous débarquâmes à droite du fort, sans avoir reçu une goutte d'eau, au milieu d'une nombreuse population pleine d'entrain et de gaieté, bien plus avenante que celle d'El-Mina. Le village est aussi beaucoup mieux, les rues sont plus larges, les maisons plus habilement construites, quoique faites des mêmes matériaux. J'entrai dans une de ces maisons, sans doute la demeure de quelque chef, à juger par les nombreux fusils rangés le long des murs, et de grands tambours ornés d'ossements humains. Quelques constructions à l'européenne étaient habitées par des blancs et des mulâtres, l'aristocratie de la petite colonie. Une de ces maisons, située à quelque distance du village, entourée de murs percés de meurtrières, était une véritable redoute.

Comparé aux deux autres forts, Christianborg est une

citadelle imposante, mais il péchait par son artillerie qui n'était guère composée que de petits canons de fonte de fer, en mauvais état. Une trentaine de soldats noirs y tenaient garnison. Le commandant nous donna le spectacle d'une danse. Toutes les *Signares* (1) avaient été réunies dans la Grande Cour, accompagnées de leurs *rapareilles*, parées de leurs atours les plus riches. Sept ou huit nègres tapant à coup redoublés sur des tambours, autant de négresses agitant des calebasses à demies pleines de petits cailloux, et une soixantaine de négillons battant des mains, composaient un orchestre assez peu fait pour des oreilles délicates. De temps en temps une des signares se détachait du groupe qu'elles formaient et s'avancait à petits pas, précédée d'une *rapareille* qui faisait semblant de balayer le sol, et suivie d'une autre qui tenait un parasol ouvert au-dessus de la tête de sa maîtresse. C'était en cela et en quelques minauderies que consistait toute la danse, si elle avait une signification, je ne l'ai pas saisie.

Il y a une demi-lieue de l'établissement Danois aux autres forts. Le terrain plat a permis de tracer un bon chemin que nous fîmes dans de petites calèches. Les chevaux n'ayant pu s'acclimater dans le pays, les Européens étaient obligés de recruter leurs attelages dans la population noire, mais que les négrophiles ne s'indignent pas ! Personne ne forçait les habitants d'Akra à se transformer momentanément en chevaux, et le salaire élevé qu'ils réclamaient pour une peine, en somme assez

(1) Des mots portugais *Senhora*, « dame », et *rapariga*, « jeune fille ».

minime, les faisait très facilement passer sur l'affront que pouvait recevoir leur dignité d'hommes.

Aussi loin que la vue peut s'étendre de chaque côté du chemin, la campagne est jalonnée de buttes de terre jaune, en pain de sucre, dont quelques-unes ont de 5 à 6 mètres de haut. Ce sont des habitations de *termites*, ces terribles fourmis dont on a cent fois décrit les ravages. Suivant un vieux voyageur, leurs légions auraient menacé, un jour, le fort de Cape-Coast d'une prise d'assaut, si on ne les avait pas arrêtées à temps au moyen d'une grande trainée de poudre enflammée.

Les villages qui entourent Saint-James et Crève-Cœur n'en font pour ainsi dire qu'un. On y célébrait une fête dont nous ne pûmes avoir l'explication. Des bandes de femmes, barbouillées en jaune et en rouge, parcouraient les rues en chantant; sur les places, auprès des idoles et des *fétiches* de toute espèce, il y avait des bœufs égorgés dont les entrailles grillaient sur des charbons, tandis qu'hommes, femmes et enfants, plus ou moins ivres, hurlaient et dansaient autour au bruit des tambours.

Quelques années auparavant, le fort hollandais, assailli par les Ashantis, avait eu sa garnison massacrée presque en entier, ce qui avait amené son abandon, mais on le restaurait pour l'occuper de nouveau. Le fort anglais était en bon état, occupé par des soldats noirs, et armé de gros canons. A côté, il y avait plusieurs maisons à l'européenne, dont une était un hôtel, très confortable pour la côte d'Afrique, tenu par un homme de couleur. Nous préférâmes visiter les demeures des indigènes; dans l'une d'elle, nous remarquâmes, collées sur les murailles, cinq ou six images d'Epinal, représentant des batailles

du premier empire : Napoléon, avec la redingote grise populaire, avait pénétré chez les Ashantis !

Dans l'après-midi du 28, la *Coquette* que nous avions perdue de vue les jours précédents, vint mouiller près de nous. Le soir, à 8 heures, les trois bâtiments mirent sous voiles. Depuis notre départ de Sierra-Leone, l'équipage avait été divisé en quatre divisions, dont une seule restait sur le pont pour la manœuvre. Cette disposition, en abrégant de moitié la longueur des quarts, permettait de tenir, pendant les quarts de nuit, les hommes éveillés, et de les soustraire ainsi aux suites funestes qu'aurait pu avoir le sommeil sur le pont avec des rosées très abondantes et très fraîches. Le petit nombre d'hommes de quart réclamait un peu plus de surveillance de la part de l'officier, mais le temps était toujours si beau que cette surveillance n'avait rien de pénible. Le soir de notre départ d'Akra, on voulut essayer si nous pourrions, sans trop de difficultés, appareiller avec le quart de l'équipage seulement, au cabestan et à la manœuvre. La chaîne fut rentrée à bord avec la plus grande facilité, l'ancre dérapée sans le moindre effort, et de même mise au bossoir, *caponnée*, mais quand on voulut la *traverser*, impossible de crocher la *traversière*; bien qu'on eût essayé de le faire à cinq ou six reprises. La nuit était très noire; le maître d'équipage eût l'idée de demander un fanal, on s'aperçut alors qu'on n'avait ramené à bord qu'un tronçon de la *verge* de l'ancre; le reste et les pattes s'étaient détachées, évidemment au moment où le *coude* avait heurté le fond; une *paille*, une grande poche qui faisait à l'intérieur de la verge un vide presque égal au diamètre de celle-ci, expliquait clairement comment sa rupture

s'était produite. Pendant 36 heures, la frégate n'avait été retenue que par le poids de sa chaîne. Rien d'étonnant si une division avait suffi pour lever cette ancre avec autant de facilité que si l'équipage entier avait garni le cabestan. Il y avait près de quatre ans que l'ancre en question nous servait; par quel hasard cet accident n'était-il pas arrivé plus tôt ?

Le 29 janvier dans la soirée, nous dépassions le cap Saint-Paul où commence la *côte des esclaves*. Le lendemain à midi, nous étions devant la factorerie anglaise de Popo. A 4 heures et demi du soir, nous laissions tomber l'ancre devant *Widah*, à deux milles de terre, près d'un trois mâts de Hambourg.

Jusqu'à présent, partout où nous avions mouillé sur la côte, des pirogues étaient venues sur-le-champ à bord de nos bâtiments, aussi fûmes nous tout étonnés de ne voir arriver personne. Ce ne fut que le lendemain matin que nous eûmes l'explication de l'isolement où l'on nous laissait. Une pirogue amena à bord un français, M. Provençal (et Dieu sait si son *assent* justifiait son nom !), capitaine au long cours, agent de la maison *Regis*, de Marseille, qui depuis quelque temps avait établi une factorerie à *Widah*. Sa surprise fut grande quand il vit au juste qui nous étions. *Widah* était le foyer de traite le plus actif de la côte, surtout depuis que les croiseurs anglais avaient détruit l'établissement de Gallinas. On nous avait pris pour des Anglais, venant sous un pavillon trompeur pour faire une razzia pareille. Il n'y avait pas à se méprendre sur le caractère de bâtiments de guerre de la *Belle-Poule* et de la *Coquette*, et la *Fine* avait assez bien la tournure d'un négrier qu'elles auraient capturé.

Le principal traitant d'esclaves, le vrai roi du pays, comme je le dirai tout à l'heure, avait mis tous ses gens sous les armes, mais à la fin voyant que le pavillon tricolore flottait toujours sur nos navires dont l'apparence n'avait rien d'hostile, il avait envoyé M. Provençal pour prendre langue.

En 1671, les Français avaient fondé à Widah, on plutôt à Grégoué, comme les vieilles relations appellent la capitale du royaume de Widah, un comptoir qui fut abandonné en 1792. Les Anglais et les Portugais, qui y avaient aussi des établissements, les abandonnèrent à peu près à la même époque. Le principal commerce de ces factoreries était la traite des esclaves, qui, depuis n'avait jamais été interrompue, seulement au lieu de la faire *légalement*, on la faisait maintenant en contrebande. Le roi de Dahomey, dont la capitale, Abomey, est à trois journées de marche, avait étendu sa domination jusqu'à la côte, et *Widah* était devenu le point d'embarquement sur lequel il dirigeait les nombreux prisonniers faits dans ses guerres avec les peuplades de l'intérieur et qu'il vendait aux traitants, avec l'un desquels il s'était associé, un homme véritablement extraordinaire. *Don Fracisco Felin d'a Souza*, « le prince des négriers », comme on l'appelait sur toute la côte, avait quitté Bahia, son pays natal, en 1793, on ne sait trop pourquoi, pour venir s'établir à Grégoué. Son caractère ferme, le courage qu'il avait montré dans maintes circonstances, son intelligence, son activité qui lui avait valu le nom de *Chacha*, « l'infatigable », de la part des naturels, faisaient de lui le vrai maître du pays. Malgré des pertes énormes que lui avaient fait essuyer les croiseurs anglais, il avait acquis de grandes richesses :

du moins, il en jouissait, car il est probable que s'il avait voulu faire une liquidation, son associé, le roi de Dahomey, aurait trouvé moyen d'avoir la grosse part : la tactique de celui-ci avait toujours consisté à embrouiller les affaires qu'il faisait avec ses compères les traitants de manière à rendre toute liquidation impossible ; les nombreux enfants de Souza en ont eu la preuve quand leur père mourut en 1850, après un séjour de 57 ans à la côte d'Afrique.

Tous les ans D. Francisco faisait le voyage d'Abomey pour porter des présents au roi et s'entendre avec lui sur leurs opérations futures. Dans l'intervalle de ces entrevues, leurs relations se continuaient par l'entremise du *Yavogan* du roi, sorte d'ambassadeur, ou plutôt d'espion, que celui-ci avait à Widah. Souza a vécu plus d'un demi-siècle en bonne santé à la côte d'Afrique dont le séjour est ordinairement si funeste aux hommes de race blanche. La sobriété rigoureuse dont il ne s'est jamais départi, malgré la profusion des mets qui couvraient sa table, et sa compagnie de gens à principes très larges, aura sans doute contribué à ce résultat. Il s'en était fait une loi, peut-être pas tant pour la conservation de sa santé que par défiance pour un entourage qu'aucun frein ne retenait, si ce n'est l'ascendant moral qu'il avait su imposer ; il redoutait l'abandon de l'ivresse. Plusieurs tentatives d'assassinat, auxquelles il avait échappé, le forçaient à se défier de tous, même de ses enfants. Exemple de ce que peut amener une éducation faussement dirigée, et l'habitude du milieu dans lequel on a vécu : cet homme né et élevé dans un pays où l'esclavage était en vigueur, et aux yeux duquel des milliers de créatures humaines n'é-

taient qu'une marchandise, faisait néanmoins preuve, à chaque instant, d'une bienveillance et d'une générosité remarquables. Tous ceux qui l'approchaient — et, dans le nombre, il y avait des individus tout à fait opposés à la traite — lui reconnaissaient de grandes qualités de cœur. Parmi les traitants de la côte des esclaves, il était le seul qui n'eût jamais voulu assister à des sacrifices humains, et, dans le royaume de Dahomey, cette protestation était un acte de courage que ne firent pas toujours les envoyés des gouvernements d'Europe. La passion dominante de Souza, — et encore ne l'a-t-elle jamais fait dévier de la ligne de prudence qu'il s'était tracé, — c'était un goût immodéré pour les femmes : on disait qu'il en avait jusqu'à quatre cents ! Toujours est-il qu'à l'époque de notre visite, on ne lui connaissait pas moins de soixantedix enfants vivant dans le pays.

Quand il parut bien prouvé que nous ne venions pas pour détruire les *barracons* à esclaves, on nous envoya des pirogues pour nous conduire à terre. Quoique la *barre* fût assez forte, nous l'aurions franchie sans encombre si les bateliers, pour nous faire honneur, et surtout pour avoir une gratification, ne s'étaient pas avisés de rester à l'endroit où commencent les brisants pour faire une cérémonie qui devait nous rendre favorables les *fétiches* de la barre. Ce fut le contraire qui arriva : nos pirogues, venant en travers aux lames, pendant que les nègres versaient du rhum dans la mer, en faisant toutes sortes d'invocations, furent remplies et roulées, de sorte que, presque tous, nous primes un bain complet.

Pour nous rendre à la ville, distante d'une lieue, nous nous servîmes de hamacs suspendus à de gros bambous

que de vigoureux noirs portaient sur la tête, et qu'un tendelet abritait contre le soleil. A peu de distance de la mer, on traverse une grande lagune, la rivière *Jakin* des vieilles cartes; au passage du gué, les porteurs poussaient de grands cris, pour effrayer les crocodiles, disaient-ils. Le chemin continuait au milieu de hautes herbes, sur un terrain marécageux, coupé ça et là par de petites lagunes, obstrué par des bouquets de bois, des buissons, obstacles qui rendent l'approche de Grégoué difficile et nécessiteraient l'emploi d'une force imposante pour une expédition comme celle que notre arrivée avait fait craindre.

Nous fûmes accueillis à l'entrée par une douzaine de blancs et de mulâtres, tous plus ou moins négriers. Il y avait sur la place principale sept ou huit vieux canons de petit calibre, posés tout simplement par terre, sans affûts, qui partirent en notre honneur, aux cris de joie de tous les négrellons, accourus pour une si belle fête. On nous conduisit d'abord à la demeure de D. Francisco, grande maison disposée comme toutes les habitations des pays chauds, avec une large *verandah*, d'où l'on découvrait parfaitement la mer; le drapeau brésilien flottait au-dessus. *Chacha* nous reçut sur le seuil de sa porte. C'était un petit vieillard, maigre et sec, à l'œil vif, au profil énergique; ses longs cheveux gris, tombant sur ses épaules, lui donnaient un air patriarchal. Il *mâchonnait* un cigare éteint. Son costume se composait tout simplement d'une sorte de jupon et d'une robe de chambre d'indienne, laissant voir, en partie, sa poitrine velue. Il nous fit visiter les magasins et les barracons adossés à sa demeure; les derniers étaient vides en ce moment. Souza

avait reconnu que la marchandise humaine se trouvait bien du grand air ; aussi, au lieu de garder les esclaves enfermés et oisifs pendant le jour, il les employait à des cultures dont les produits étaient vendus aux navires troqueurs, joignant de cette façon les bénéfices du commerce licite à ceux de la traite. Nous remarquâmes qu'il évita de nous conduire du côté d'un grand bâtiment dont les fenêtres étaient fermées par des jalousies, et autour duquel des nègres armés de fusils montaient la garde ; il paraît que c'était le harem du sultan brésilien.

Notre seconde visite fut pour l'envoyé du roi de Dahomey, qui demeurait dans une jolie petite maison à l'européenne. Ce grand personnage ne pouvait guère sortir de là que pour aller chez D. Francisco, et, encore, toujours accompagné de deux aides-de-camp, autrement dit deux espions, qui ne le quittaient pas plus que son ombre. Le *Yavogan* était un bel homme, de fort bonne mine pour un nègre, de manières agréables. Si nous avions été un peu étonnés à la *Côte d'Or*, de voir les batailles de l'Empire tapisser les murs d'une case, nous ne le fûmes pas moins de trouver chez l'ambassadeur du Dahomey, deux tableaux à l'huile représentant le *Retour de la Belle-Poule à Cherbourg*, et la *Translation du cercueil de Napoléon aux Invalides* !

A côté de l'établissement de D. Francisco, le drapeau espagnol flottait sur une factorerie de traite, dirigée par un jeune homme qu'il affectionnait beaucoup et qu'il avait pour ainsi dire désigné comme devant être son successeur, pour avoir la haute main dans les affaires du pays.

Le fort Saint-Louis avait été évacué en 1792, mais sans

que les droits de la France eussent été abandonnés, ce qui avait engagé la maison Régis, de Marseille, à établir dans ses ruines — sur lesquelles flottait le drapeau tricolore — une factorerie pour le commerce de l'huile de palme. Widah était autrefois un des plus importants comptoirs français. Le fort Saint-Louis, flanqué de quatre bastions, et entouré de fossés, occupait une grande étendue; les canons étaient encore sur les remparts à demi-écroulés, à l'exception de quelques pièces de bronze emportées par le roi de Dahomey. Nous y trouvâmes quatre vieux nègres, autrefois soldats de la garnison, qui parlaient encore un peu français. L'un d'eux, nommé *Yousou*, avait toujours demeuré dans le fort depuis l'évacuation, et, dans les grandes circonstances, il arborait notre drapeau sur ses décombres. Quelques années auparavant, il avait remis au commandant de la station navale les archives du comptoir, conservées par ses soins. Les pièces les plus intéressantes avaient été emportées à Gorée; il ne restait à Widah que quelques papiers moins importants; l'un de ces documents contenait des instructions données par le commandant du fort à l'un de ses agents qui se rendaient à Abomey, près du roi; un autre était un état de paiement des employés. Il paraît que les coiffures de nos aïeux étaient recherchées par les indigènes, car les *vieilles perruques* figuraient en première ligne dans les objets d'échange avec lesquels on payait les appointements. Pour en revenir à nos vieux soldats nègres, ils traduisirent leur joie de nous voir par des danses et des contorsions grotesques, que quelques verres de rhum portèrent au plus haut paroxysme; les femmes et les enfants accoururent de tous côtés pour prendre part à la fête, et bientôt ce fut un tapage effroyable. Dans

un moment de calme, *Youssou* prit la parole et fit un long discours pour prouver que notre présence était bien agréable, mais que la présence, en permanence, d'un gouverneur français dans le fort vaudrait beaucoup mieux pour les habitants de Widah. Nous prîmes ces paroles pour un compliment banal, mais elles exprimaient, en réalité, les vœux les plus ardents de la population. Du temps du comptoir, les habitants, qui s'étaient mis sous sa protection, étaient beaucoup plus heureux que sous la domination du roi de Dahomey, qui traite Widah en pays conquis.

Le fort anglais et le fort portugais étaient dans le même état de délabrement que le nôtre ; des négociants anglais avaient installé une factorerie dans le premier.

La *barre* étant devenue très mauvaise, il nous fallut attendre au lendemain pour retourner à bord, de sorte que nous eûmes grandement le temps de visiter la ville. Elle peut renfermer de 7 à 8,000 habitants. Les maisons, en argile rouge, — la couleur du sol, — à peu près alignées, forment des rues beaucoup plus larges que celles des villages nègres que nous avons vus jusqu'à présent. Quelques petites places sont ombragées par de grands arbres, où se tenaient en foule de petits vautours, et qui abritent de hideuses idoles, monstrueuses exagérations de la forme humaine, entourées de pyramides de crânes d'hommes et des offrandes que déposent leurs adorateurs. Une petite case, tapissée très proprement avec des nattes, sert de demeure aux serpents *fétiches*, qui circulent partout en liberté.

Il se tient à Widah un marché important dont l'emplacement est en dehors de la ville, couvert d'auvents en

paille où les vendeurs s'abritent du soleil avec leurs marchandises. On y trouve les colifichets de nos fabriques dont les nègres aiment à se parer, du poisson salé, du sel, des noix de palme, etc. La seule monnaie dont on faisait alors usage, consistait en *cauris* (*cypræa moneta*), petits coquillages qui, comme chacun sait, sont apportés de l'Inde.

Le soir il y eût un grand dîner à la factorerie brésilienne. D. Francisco faisait les honneurs de la table, où les nombreux convives maudissaient dans toutes les langues de l'Europe les Anglais qui entravaient leur commerce. Le couvert était mis avec un singulier mélange de luxe et de mesquinerie ; on mangeait dans de la vaisselle d'argent avec des fourchettes de fer et des couteaux semblables aux eustaches qu'on achète dans nos foires pour quinze centimes. Souza ne buvait que de l'eau, et un noir qui avait toute sa confiance, debout derrière sa chaise, goûtait au préalable tous les mets qu'on présentait à son maître. Plusieurs de nous passèrent la nuit dans sa demeure ; les autres allèrent coucher dans le fort où l'on nous conduisit avec des torches pour éclairer notre marche et nous empêcher de piler sur les serpents fétiches qui, à cette heure, se promenaient dans les rues. M. Provençal nous avait fait préparer des lits, mais, quant à moi, l'excitation produite par le bruit et le mouvement de la journée, les moustiques entrant en toute liberté par les fenêtres sans clôture, les nombreux geckos qui se promenaient au plafond et que je m'attendais à chaque instant à recevoir sur la figure, le frôlement des serpents dans les broussailles des fossés du fort, m'empêchèrent à peu près de fermer l'œil. Au jour on nous recon-

duisit à la plage dans des hamacs, et nous repassâmes la barre, au bruit de la vieille artillerie de Widah, sans autre accident que d'être trempés, de la tête aux pieds.

Pendant que nous étions à terre, un croiseur anglais, le brig le *Persian* était venu mouiller près de la *Belle-Poule*. Il mit sous voiles en même temps que nous, dans l'après-midi. Une lutte s'établit entre lui et nous au plus près du vent, mais une faible brise et une petite houle del'avant, n'étaient pas des circonstances favorables pour la *Belle-Poule*; de plus les voiles hautes du brig avaient des dimensions exagérées, comme c'était le cas pour tous les croiseurs anglais du golfe de Guinée où, le plus souvent, il n'y a que de très faibles brises; cependant la question de supériorité resta indécise, mais il est plus que probable que, si le vent eût été plus frais, l'avantage eût été pour nous.

Le 4 février, nous passons successivement devant les embouchures du *Sombrero* et du *San Bartolomé* qui sont des branches du Niger, et le soir, à 6 heures, nous mouillons devant un autre bras du grand fleuve, la rivière de *Bonny*, à 9 ou 10 milles de terre. A cette distance, nous étions par huit brasses d'eau; un peu plus près de la côte, la sonde annonçant seulement cinq brasses, nous avions repris brusquement au large. De notre mouillage, on ne distinguait guère que les arbres qui bordent le rivage.

Peu d'années auparavant, la traite se faisait avec beaucoup d'activité sur ce point, mais elle avait été abandonnée pour le commerce de l'huile de palme, depuis que l'Angleterre payait une subvention au principal chef, *King Pepel*, ainsi que l'appelaient les troqueurs anglais

qui avaient à peu près le monopole du commerce local.

Le 5 février, le prince de Joinville se rendit dans la rivière avec la *Fine* qui alla mouiller devant le village de *Bonny* où il y avait quatre navires anglais en chargement. L'arrivée d'un navire de guerre français avait tout d'abord causé un certain émoi à Pepe qu'on a été plusieurs fois obligé de châtier pour méfaits à l'égard de nos troqueurs, mais un salut d'artillerie et quelques présents le rassurèrent bien vite.

Le même jour, la *Coquette* partit pour Fernando-Pô. Le lendemain, après le retour de la *Fine*, nous fîmes route pour la même destination. — Toute la nuit du 7 au 8 fut marquée par de violents orages qui finirent vers onze heures du matin par une *tornade*, pendant laquelle la frégate, à sec de voiles, atteignit une vitesse de plus de onze nœuds. Le temps resta pluvieux, avec une brise très fraîche du sud-est. Dans la soirée, on aperçut le pic de *Cameroons* et le sommet de Fernando-Pô. Nous paraissions être si près de cette dernière île qu'on mit en travers pour la nuit, mais ce n'était qu'un effet d'optique trompeur ; en réalité, nous étions très loin de terre, et, contrariés par des calmes, des brises folles, ce ne fut que le surlendemain, le 10, que nous pûmes gagner le mouillage de *Clacence-Cove*, où se trouvaient déjà la *Coquette* et la *Fine*, que nous avions perdues de vue pendant l'orage.

L'île de Fernando-Pô, située au fond du golfe de *Biafra*, à sept lieues du continent africain, longue de 38 milles, du n.-e. au s.-o., sur une largeur moyenne de 20 milles, est visible, par un temps clair, à plus de 30 lieues.

Elle présente une suite de collines et de montagnes, étagées en amphithéâtre, à partir du bord de la mer, dans la partie septentrionale où se trouve le point culminant, élevé de 8,240 mètres. Ce pic est presque constamment caché par les nuages, qui ne laissent visibles que les sommets inférieurs, tout couverts de bois. L'ensemble de l'île justifie pleinement le nom d'*Icha-Formosa*, « l'île Belle, » que lui avait donné le découvreur, le Portugais *Fernao-d'O-Poó*, dont le nom, *espagnolisé* et corrompu, a prévalu.

Fernando-Pô appartient *en droit* à l'Espagne, mais, — je ne sais pas si cela a changé — à l'époque de notre visite, c'était en réalité une île anglaise ; les points principaux, les caps, les baies, etc., ne sont connus que sous des noms anglais ; on est beaucoup mieux compris lorsqu'on dit *Melvil-Bay* et *Clarence-Cove* que quand on parle de la *Conception* et de *Santa-Ysabel*. Clarence est le principal mouillage, le point le plus fréquenté. Il n'est guère possible de voir quelque chose de plus joli que ce petit bassin demi-circulaire, où la végétation commence au rivage et monte à perte de vue jusqu'aux sommets. Les navires y sont parfaitement tranquilles ; on ne ressent pas le moindre mouvement, avantage dont nous n'avions pas joui depuis Sierra-Leone.

La disposition du terrain empêche de voir de la rade la ville qui rappelle Freetown, mais sur une plus petite échelle. Les rues sont larges, bordées de maisons en planches assez propres, avec des jardins. Les noms des rues étaient écrits en Anglais. Nous entrâmes dans une école où un professeur nègre apprenait à une vingtaine de négrillons à lire la Bible dans cette langue.

La population de la ville est presque toute composée de noirs venus du continent. L'intérieur est habité par des individus d'une race très différente, les *Adeyas*, que les Anglais ont appelés, je ne sais pourquoi, *boobies*, autrement dit « imbéciles. » Nous vîmes un assez grand nombre, accoutrés d'une manière bizarre. Ils portaient les cheveux longs et enduits de terre rouge délayée dans de l'huile de palme ; un petit chapeau de paille, sans fond, orné de plumes, était attaché au sommet de cette perruque grasseuse. Une grande quantité de colliers, faits de dents d'animaux (!) enfilées, leur tombait sur la poitrine ; à leur ceinture étaient attachées des peaux de jeunes animaux, de jeunes singes sans doute, retombant sur les cuisses. Les hommes portaient tous au bras gauche, au-dessus du coude, un bracelet de paille tressée dans lequel était passé un mauvais couteau ; quelques-uns, au lieu de peaux, avaient, pendues à la ceinture, un grand nombre de petites lanières de cuir, des filières de noyaux de fruits, ou de vertèbres de serpents. Les femmes étaient nu-tête et portaient une grosse boule de terre rouge grasseuse sur leurs cheveux retroussés en chignon. Leur vêtement était un *pagne*, comme celui des autres nègresses. Hommes et femmes avaient la figure tailladée, sillonnée de coupures horizontales très profondes, ce qui leur donnait un air féroce. Il paraît qu'ils sont cependant très doux et surtout très hospitaliers, s'il faut en croire un missionnaire anglais, le docteur Clarke, qui les avait visités dans leur village en 1841 (1). Il était, d'après ce voyageur, difficile de savoir au juste le nombre des *Adeyas*, de 5,000 à 10,000 ? — Les *Kroumen* établis à Cla-

(1) Tous les voyageurs ne sont pas de cet avis.

rence et dans quelques petits villages pouvaient être au nombre de 1,500.

Il y avait peut être cinq ou six blancs, des anglais, s'occupant de commerce : l'un d'eux faisait les fonctions de gouverneur (1). Nous trouvâmes à l'ancre un petit brig anglais et une goëlette hollandaise. Au plain était échouée la carcasse d'un négrier, à côté d'un magasin renfermant des objets de marine, entre autres des pièces de machines à vapeur, débris, si je ne me trompe, de la malheureuse expédition du capitaine Tuckey dans le Congo.

Pendant notre séjour le temps fut constamment couvert ce qui n'empêchait pas la chaleur d'être excessive, plus désagréable que la chaleur solaire dont on peut se garantir, dans une certaine mesure, en se mettant à l'ombre : un temps lourd, étouffant, très commun à la côte occidentale d'Afrique, mais plus particulier au golfe de Biafra,

Nous quittâmes Clarence-Cove le 12 février, à 6 heures du matin. Comme le calme et les brises folles ne nous permettaient pas de nous servir des voiles pour sortir de la rade, toutes les embarcations avaient été mises à la mer pour remorquer la frégate, mais à peine avions-nous fait quelques longueurs de navire que les signes précurseurs d'une *tornade* nous forcèrent à mouiller. On embarqua promptement les canots, et à peine était-ce fait que le grain éclata. Nous remarquâmes que le vent longeait la côte, mais qu'il n'entrait pas dans la baie. La tornade passée, nous mettions sous voiles.

(1) Depuis notre visite les Espagnols se sont réinstallés, sans opposition de la part des Anglais, à Fernando-Pô, qu'ils avaient évacuée en 1782, mais sans faire abandon de leurs droits.

Dans le fond du golfe de Biafra, nous trouvâmes des brises fraîches variables du s.-o. à l'o.-s.-o. Le cinquième jour, 17 février, après notre départ de Fernando-Pô, nous mouillâmes dans la soirée devant l'entrée du Gabon.

Nous n'avions pas encore d'établissement sur ce point de la côte d'Afrique, mais tout faisait prévoir qu'on ne tarderait pas à créer celui qui existe aujourd'hui. Outre le terrain que le roi Denis nous avait cédé sur la rive gauche, on en avait acquis un sur la rive droite, auprès d'un village dont le chef, Louis, s'était mis sous la protection de la France, en mars 1842. C'est de ce côté qu'a été établi le poste de *Libreville*.

La soirée était avancée quand nous jetâmes l'ancre, aussi ce ne fut que le lendemain matin que plusieurs pirogues vinrent à bord. Une d'elles portait le petit-fils du roi Denis, jeune noir très intelligent, parlant très bien le français, qu'il avait appris à Nantes. Le fils du roi Louis ne tarda pas non plus à arriver, avec un vieux nègre, nommé *Manoël*, qui se présentait comme courtier et comme pilote. Bossu, un peu louche, la peau de la figure parcheminée, une casquette de loutre sur ses cheveux gris, drapé dans une ample robe de chambre en indienne, répondant à cent questions à la fois, avec volubilité, dans un jargon anglo-franco-portugais, tel était le personnage qui, en moins d'un quart d'heure, était devenu l'homme important et indispensable : c'était à qui lui remettrait de l'argent ou des objets d'échange, lorsque le récit d'un matelot du bord vint jeter des doutes sur la moralité de notre courtier.

Ce matelot se trouvait en 1839 sur un navire de Bordeaux, le *Trarzas*, qui, une fois chargé, faisant route

pour sortir de la rivière, sous la conduite de Manoël, tomba sur un banc de roches que ce dernier affirma ne pas connaître. Pendant que le capitaine essayait de renflouer son navire, des noirs de la rive droite arrivèrent en grand nombre, offrant leur assistance, qui fut acceptée ; mais aussitôt à bord, montrant les armes qu'ils avaient tenues cachées, ils se mirent à piller le bâtiment, malgré la résistance de l'équipage : le second fut grièvement blessé d'un coup de poignard. Les matelots furent emmenés de force sur la rive droite, d'où ils réussirent à s'échapper et à gagner la rive gauche, où Denis les accueillit. Le commandant de la station navale vint peu de temps après tirer vengeance de cet acte de piraterie ; les chefs de la rive droite eurent à payer une très forte amende en billes d'ébène ; pour sa part, Manoël avait été mis pendant plusieurs jours aux fers sur un bâtiment de l'Etat. Confronté avec le matelot qui nous avait fait ce récit, il le reconnut parfaitement, mais il n'en continua pas moins à nier de toutes ses forces qu'il eût fait échouer le *Trarzas* de connivence avec les voleurs, et qu'il eût participé en rien au pillage ; à l'entendre, on ne devait voir en lui qu'un innocent, victime d'apparences trompeuses, de soupçons injustes ! En attendant, tout ce qu'on lui avait confié pour faire des achats, était parti pour la terre, mais, soit honnêteté réelle, soit crainte d'un châtiement plus grand que celui qu'il avait encouru, il tint ses engagements avec la plus scrupuleuse fidélité.

Dans l'après-midi, profitant du flot et de la brise du large, nous mîmes sous voiles pour entrer dans la rivière, précédés de la *Fine* qui sondait et nous signalait le brassage, et de deux de nos canots qui se tenaient sur les bords du chenal. Après quatre heures de navigation dans

cet estuaire parsemé d'écueils, dont nous n'avions qu'un croquis incomplet, nous jetâmes l'ancre sur la rive gauche, devant le village de Denis, que nous saluâmes de 21 coups de canon. On nous rendit notre salut immédiatement avec de petits canons, dont le bruit nous arrivait affaibli à travers les grands arbres qui cachent entièrement la résidence du roi ; son emplacement nous était indiqué par un grand mât de pavillon, au haut duquel flottait un drapeau tricolore.

Le lendemain, dans la matinée, deux canots envoyés à terre ramenèrent le roi Denis, accompagné d'une suite nombreuse. On le reçut avec des honneurs princiers. Il me serait difficile de dire quel âge pouvait avoir Denis ; il ne devait pas être jeune, à juger par sa barbe grise plus longue que les nègres ne l'ont ordinairement. Ce vieux noir ne manquait pas de dignité ; pas un muscle de son visage ne se détendit ; la réception qu'on lui faisait semblait pour lui une chose toute naturelle. Il était vêtu d'un splendide habit brodé d'officier général où brillaient la croix de la Légion d'honneur et plusieurs médailles d'or, présents des souverains de France et d'Angleterre, le tout surmonté d'un énorme chapeau à cla-que galonné d'or, *brassé carré* sur sa tête. La suite était composée de ses fils et de ses parents, habillés en hus-sards, en chasseurs d'Afrique, etc., ce qui, pour dire la vérité, faisait un ensemble assez grotesque.

Quand la visite royale fut terminée, ce fut le tour des marchands de nous envahir, et les *grands dignitaires* de tout à l'heure reparurent dans cet emploi plus modeste, mais plus lucratif, et dans des costumes plus commodes. Le pont de la frégate se transforma en un bazar, où figuraient les produits des deux rives, nattes, dents d'élé-

phants et d'hippopotames, peaux de singes, perroquets, poules, cabris, etc. On trouve au Gabon des nattes très fines, très artistement tressées ; je crois que nos trois bâtiments enlevèrent tout ce qu'il y en avait dans le pays, et ceux qui ne se pressèrent pas de conclure leur marché n'eurent plus à choisir que dans celles qui avaient servi, comme le témoignaient leur saleté et l'acre parfum qu'elles exhalaient.

Le Gabon, que tout d'abord on avait pris pour un fleuve de premier ordre, n'est en réalité qu'un vaste estuaire formé par la réunion de plusieurs petites rivières qui ne sont plus navigables, même pour des embarcations, à une distance assez faible de la mer, ainsi qu'on l'a reconnu depuis que l'établissement du poste français a fourni l'occasion de faire des excursions dans l'intérieur. Devant le village de Denis, il y a peut-être de 5 à 6 milles d'une rive à l'autre. Le village, ai-je déjà dit, est caché par de grands arbres ; on y arrive par des sentiers tracés à travers de hautes herbes où je confesse que je n'aimais guère à passer, une fois la nuit venue, à cause de certains frôlements très suspects.

Le village se compose de cabanes alignées de manière à former une large rue. De la hutte ronde de Dakar aux cases de *Denisville* il y a un grand progrès architectural. Les parois et les cloisons intérieures sont faites avec des nervures de feuilles de palmier, tressées en clayonnage très serré ; le toit en feuilles s'avance en auvent tout autour de la maison qui est carrée, ayant de 8 à 9 mètres sur tous les sens, sur trois mètres de hauteur. Comparées aux huttes du Sénégal, on dirait des palais, à l'extérieur du moins, car, en dedans, c'est le même désordre et la même saleté. Les seuls meubles sont des bancs recou-

verts de nattes sales et puantes; le feu, qui sert à cuire les aliments, est au milieu de la case, et comme la fumée n'a d'autre issue que la porte, il est impossible d'y rester longtemps. La maison du roi n'était guère distinguée des autres que par cette inscription : *Roi Denis, Malouine*; celle de son fils aîné par celle-ci : *Petit Denis, courtier français*.

La population n'est pas belle; la plupart des hommes sont de petite taille; leur teint est noir-brun, comme le teint des autres peuplades du golfe de Biafra. Presque tous parlaient français; le plus grand nombre avaient pris nos prénoms; quelques-uns avaient emprunté des noms à nos fastes militaires : *Bonaparte, général Bertrand, Murat*, etc. Les femmes nous parurent fort laides. Presque toutes portaient aux jambes des anneaux de cuivre jaune en assez grand nombre pour remplir l'intervalle de la cheville au genou. Un nègre, auquel je demandais l'explication de cette chaussure bizarre, me répondit d'un ton sentencieux « qu'il était utile d'empêcher les femmes de courir ». Si c'est là le but que se proposent les maris gabonais, ils ont réussi, car au bout de quelque temps le frottement et le poids des anneaux occasionnent des enflûres et des écorchures qui ne permettent aux malheureuses femmes que de marcher d'un pas lent et incertain.

Entrant un jour dans une case écartée du village, je me trouvai au milieu de sept ou huit femmes ayant le corps peint en rouge, et la figure barbouillée de jaune, de noir et de blanc. A mes questions, il fut répondu que c'étaient des femmes *fétiches*; il me serait impossible de donner la raison précise de cette appellation religieuse, mais j'ai lieu de croire qu'il existe au Gabon quelque chose de pareil à certaines prescriptions de la loi des Hébreux.

Chez toutes les populations que nous avons vues depuis le cap des Palmes, on ne trouvait guère, en fait de vêtements, que juste ce qu'il fallait pour ne pas effrayer la pudeur la moins farouche ; au Gabon, excepté les enfants, tout le monde était vêtu, ou du moins drapé dans de grandes pièces de cotonnade, mais il n'aurait pas fallu tirer de là des conclusions favorables à la moralité des naturels. Peut-être est-ce par ce que nous fîmes un plus long séjour dans le pays, et que les habitants, parlant français, se faisaient mieux comprendre, qu'ils nous parurent les plus dissolus de la côte, et les plus effrontés spéculateurs en débauche.

Le commerce du Gabon consistait en ivoire, en gomme, en bois d'ébénisterie et de teinture, en huile etc., mais le vieux Denis et ses voisins, les chefs de la rive droite, *Louis, Glass et Quaben*, en dépit des idées civilisatrice qu'on leur prêtait — peut-être avec un peu de bonne volonté — ne manquaient pas, quand l'occasion s'en présentait, d'augmenter, au moyen de la traite, les revenus que leur procuraient le commerce licite. Peu de jours avant notre arrivée, un négrier était parti avec une pleine cargaison d'esclaves, et nous trouvâmes chez Denis un Espagnol de la Havane qui, à l'en croire, se trouvait là pour préparer une *opération commerciale*, en attendant un navire ; peut-être ce navire était-il déjà arrivé, et l'avait-on caché quelque part en amont de la rivière à l'approche de trois bâtiments de guerre qui auraient pu le gêner dans son *commerce*.

Nous fûmes très heureux pendant notre relâche d'avoir un temps superbe, car le Gabon, situé sous l'équateur, est soumis presque continuellement à des pluies torrentielles et à des orages formidables

Le 21 février, nous appareillâmes au point du jour, pour sortir de la rivière avec la brise de terre, et vingt-quatre heures après, nous mouillâmes à la partie nord de l'*Ile du Prince*, dans la baie de *Santo-Antonio*. La *Coquette* et la *Fine* nous y avaient précédés, et, de plus, il y avait à l'ancre quelques navires de commerce anglais et américains.

L'île a tout au plus quatre lieues de long, du nord au sud, sur trois de large. C'est une suite de montagnes abruptes, de pics bizarres, moins élevés qu'à Fernando-Pô, mais, comme les sommets de cette dernière île, couverts de bois. La nature a fait beaucoup pour ce pays, l'homme à peu près rien. Peut-être, entre les mains de gens plus actifs que les métis portugais qui l'habitent, rendrait-il prodigieusement, mais, à l'époque de notre passage, c'est à peine si on récoltait un peu de café, à vrai dire excellent. Il m'a semblé aussi que l'exploitation des bois pourrait être une source de richesses.

L'île a deux ports : *Praia Grande*, dans le sud-est, et, dans le nord, *Santo-Antonio*, où se trouve le chef-lieu, le plus fréquenté. Les collines qui l'entourent étalent la plus riche végétation, au-dessus de laquelle s'élancent d'innombrables cocotiers. La ville de Santo-Antonio est au fond, sur un terrain boueux qui, à la moindre pluie, se change en un véritable lac. A l'exception de quelques grandes maisons, dans un état de délabrement qui fait peine à voir, servant de demeure à l'aristocratie du pays — quelques blancs douteux et quelques mulâtres — Santo-Antonio n'est qu'un amas de cabanes en bois, élevées sur des pilotis comme les *habitations lacustres*. Le rez-de-chaussée, formé par l'assemblage de ces pieux, sert de refuge aux animaux domestiques et de dépôt pour toutes

les ordures, sans le moindre souci des règles les plus élémentaires de l'hygiène. Il y a cinq ou six églises en très mauvais état, où nous vîmes quelques cérémonies qui, en bonne conscience, tenaient peut-être autant, sinon plus, du fétichisme des nègres de la côte voisine que du culte catholique. Pas d'écoles, pas d'hôpitaux, pas le moindre établissement d'utilité générale. La seule force-armée que j'ai vue consistait en une douzaine de nègres, montant la garde auprès du débarcadère, à peu près nus ou couverts de guenilles, d'une saleté dépassant toute description, armés de mauvais fusils. Il n'y avait d'autres défenses que le fort à moitié ruiné, sous lequel nous étions mouillés.

Pendant les cinq jours que nous restâmes à l'île du Prince pour faire de l'eau, opération que les nombreux ruisseaux se jetant dans la baie rendent facile — la chaleur fut toujours excessive, bien que le ciel fût constamment couvert de nuages. Toutes les nuits il pleuvait à torrents, avec de violents coups de tonnerre.

Je ne quitterai pas Santo-Antonio sans rappeler l'hospitalité cordiale, les bienveillantes attentions dont nous fûmes l'objet de la part d'une dame portugaise, riche propriétaire dans l'île : tous les marins français, qui, à cette époque, avaient l'occasion de toucher, connaissaient ses qualités hospitalières de la *Senhora Ferreira*.

Le 27 février, à 6 heures du matin, nous mîmes sous voiles faisant route pour passer par le nord de l'île. Dans l'après-midi, la *Fine* se sépara de nous pour retourner à Gorée ; à la nuit nous perdîmes aussi la *Coquette* de vue. Notre voyage au *bas de la côte* était terminé, mais pendant plus de huit jours l'influence du golfe de Guinée se fit sentir par des vents variables, des calmes, des orages accompagnés de pluies torrentielles : ce ne fut que par 6°

de latitude sud, et après avoir dépassé le méridien de Paris, que le vent alisé nous prit définitivement. Dans la nuit du 2 au 3 mars, nous coupions l'équateur, par $3^{\circ} 15'$ de longitude est. Le 3, nous voyions la petite île d'*Anno-bon* à grande distance, et nous communiquions avec un vapeur anglais, le *Kite*.

Dans la soirée du 4 mars, par $0^{\circ} 56'$ de latit. sud et $1^{\circ} 48'$ de longitude est, nous aperçûmes dans la direction de l'o.-s.-o. : un météore dont la nature me parut tout d'abord difficile à expliquer, mais sa réapparition les jours suivants, son apparence, ses mouvements, ne nous permirent plus de douter que ce fût une comète : c'était en effet la magnifique comète qui resta visible pendant une grande partie de l'année 1843.

Notre destination était Rio-Janeiro. Ce fut vers cette époque de la traversée que notre commandant, dans une causerie familière, nous apprit une chose dont il avait été vaguement question lors de notre départ de Brest, mais que notre long séjour à Lisbonne, notre *flânerie* le long de la côte d'Afrique, semblaient avoir démentie, et qui pourtant était vraie : son futur mariage avec la princesse *Dona Francesca de Bragance*, une des sœurs de l'empereur du Brésil. Il avait fallu laisser au vaisseau la *Ville-de-Marseille*, parti de France bien longtemps après nous, le temps d'arriver à Rio-Janeiro ; de là, notre peu d'empressement.

Le 15 mars, au point du jour, nous aperçûmes l'île de l'*Ascension*. Poussés par une belle brise, nous longeâmes sa partie septentrionale pour arriver au mouillage de *Sandy-Bay*, situé dans le n.-o., où nous trouvâmes deux brigs de guerre anglais, le *Bittern* et l'*Heroin*.

Lors de la captivité de Napoléon à Sainte-Hélène, les

Anglais avaient installé à l'*Ascension* un poste pour empêcher que cette île ne servit de refuge à ceux qui auraient voulu tenter quelque entreprise pour faire évader leur prisonnier. Ils reconnurent bientôt le bénéfice que pourrait leur procurer la grande quantité de tortues de mer qui viennent déposer leurs œufs sur les grèves. La répression de la traite des nègres vint donner une nouvelle importance à la possession de l'*Ascension* comme point de ravitaillement pour leurs croiseurs, de sorte qu'ils s'y sont établis définitivement.

L'aspect de cette île est affreux. C'est un amas de roches noires, de basaltes, et de cratères béants ; d'immenses coulées de lave, noires, rouges, descendent des sommets jusqu'à la mer. Le point culminant attire les nuages, ce qui produit assez d'humidité au sommet pour développer un peu de végétation. Les Anglais ont profité de cette disposition des lieux. Par leurs soins, de la terre végétale a été apportée du cap de Bonne-Espérance, et disposée en terrasses, sur lesquelles on a planté des arbres qui ont poussé, de sorte que le sommet portait réellement, au moment de notre visite, le nom de « Montagne Verte » (*Green Mountain*). Les célèbres *Sources de Dampier* sont, par suite de ces plantations, devenues plus abondantes.

Green Mountain est, pour ainsi dire, le seul point de l'île où il fasse un peu frais. Le gouverneur et les principaux employés de la petite colonie, y avaient des maisons de campagne où ils demeuraient le plus ordinairement. On y nourrissait des moutons et du gros bétail, venus du cap. Les routes qui mènent à ces habitations, et aux sources voisines, les seules qui fournissent de l'eau à toute l'île, ont dû coûter des peines inouïes à faire, vu la

nature du sol, mais cette considération n'arrête pas les Anglais qui, partout où ils s'installent, débent par faire des chemins.

L'établissement de Sandy-bay s'appelle *Georges-Town*. Il consistait en quelques magasins, les logements de la petite garnison et des officiers, et un hôpital, tout cela bâti, orienté de manière à être aussi ventilé que possible. La fraîcheur qu'on ressent dans l'intérieur de ces bâtiments contraste étrangement avec l'excessive chaleur qu'il fait au-dehors ; il m'a semblé même que le passage subit du dehors à l'intérieur des corridors, dans lesquels la brise s'engouffre, doit être dangereux. En plus des édifices gouvernementaux, il y avait quelques maisons particulières où étaient établis des marchands au détail. Tout cela était propre, parfaitement entendu pour le pays, confortable au possible ; mais — c'est égal — la vie ne devait pas y être gaie tous les jours !

Les tortues de l'Ascension sont de l'espèce appelée *tortue verte*, *tortue franche*. Il y en a qui pèsent jusqu'à 500 livres. Pour les prendre, on épie le moment de la nuit où elles viennent déposer leurs œufs dans le sable ; on leur coupe la retraite, et, avec des leviers, on les retourne sur le dos, position qu'elles gardent sans bouger. On vient ensuite les prendre pour les déposer dans les viviers où on les conserve pour les vendre. Un de ces parcs, près de Georges-Town, en renfermait alors 157. Le prix moyen de ces animaux était de 60 à 70 francs.

Nous ne restâmes à l'Ascension que quelques heures, le temps de prendre un peu de charbon de terre et sept tortues. Le soir, nous mîmes sous voiles, avec une belle brise de sud-est.

Le 26 mars, le calme et des folles brises nous retinrent

près du cap *Frio*. Vers 10 heures du matin, un matelot, qui était occupé à peindre à l'extérieur du navire, tomba à la mer où le chef de la grand'hune se jeta aussitôt pour le secourir. Comme nous ne faisons presque pas de sillage, le canot qu'on amena promptement, les repêcha tout de suite, sains et saufs. Dans la soirée, la brise du large nous conduisit jusqu'en vue des îles et des terres qui avoisinent Rio-Janeiro, mais ce ne fut que le lendemain que nous entrâmes dans la rade où se trouvaient le vaisseau la *Ville-de-Marseille* qui nous attendait, la frégate la *Cléopâtre* et la corvette l'*Alcmène*, toutes deux allant en Chine, le vaisseau anglais le *Malabar*, une goëlette de guerre anglaise, une frégate brésilienne, un brig de la même nation, et un nombre considérable de navires de commerce, parmi lesquels il y avait quelques français.

La *Coquette* arriva le même jour à 8 heures du soir.

Rio-Janeiro et sa magnifique baie, — un des plus beaux ports qu'il y ait au monde, — ont été tant de fois décrits que je n'ajouterai pas une description de plus, qui serait sans doute très pâle à côté de la plupart de celles qu'on a déjà : Tout ce que je dirai, c'est que je profitai grandement de notre séjour, qui dura du 27 mars au 13 mai, non seulement pour visiter tout ce que la ville pouvait offrir de curieux, mais surtout pour parcourir les environs, *Bota-fogo*, la baie de *Bon Voyage*, *St-Domingue*, *Praia-Grande*, faire l'ascension du *Corcovado*, l'excursion des cascades de la *Teijuca*, de la *Gabia*, etc. On se procurait facilement des chevaux de louage pour faire ces courses (1).

(1) Dans ce premier voyage, je n'avais pas épuisé ma curiosité complètement; depuis, je suis retourné deux fois à Rio-Janeiro, et j'eus encore l'occasion de voir bien des choses que je ne connaissais pas.

Le 29 mars, S. M. Don Pedro II vint à bord de la *Belle-Poule*, où on le reçut avec le cérémonial accoutumé pour les têtes couronnées. L'empereur du Brésil était alors tout jeune, mais très gros, très obèse pour son âge ; certes, à voir sa tournure gauche, sa maladresse, on n'aurait pas dit qu'il serait un jour l'homme éminent, le savant qui règne aujourd'hui sur le Brésil, qui laissera un nom, non seulement dans l'histoire de son pays, mais encore dans l'histoire de la civilisation. (1) Peu de temps après cette visite, le prince de Joinville nous annonça que son mariage était fixé au 1^{er} mai. — Des ouvriers de la ville furent alors installés à bord pour construire des logements qui faisaient complètement défaut, car la frégate avait toujours des installations aussi *spartiates*. La *Coquette* fut envoyée à Montévidéo pour apprendre le mariage à l'amiral Massieu de Clerval, qui commandait la station navale du Brésil et de la Plata, et l'inviter, de la part du prince, à venir lui servir de témoin, mais la corvette revint sans l'amiral, l'état des affaires ne lui permettant pas de quitter la Plata.

Nous employâmes une partie du mois d'avril à visiter notre grément. La *Cléopâtre* et l'*Alcmène* partirent pour la Chine, bientôt remplacées sur la rade par la frégate la *Danaë*, et la corvette de charge la *Meurthe*, à destination des îles Marquises ; puis arrivèrent successivement la corvette-écurie la *Prudente*, qui allait à l'île Bourbon, et une frégate américaine.

Le 1^{er} mai, jour de la fête du roi des Français, les bâti-

(1) Les mauvaises langues ont depuis prétendu qu'une très jolie modiste parisienne, fixée à Rio, n'avait pas été étrangère à l'heureuse transformation du monarque.

ments de guerre de toute nation pavoisèrent et saluèrent de leur artillerie. A midi, le mariage fut célébré à huis-clos dans la chapelle du palais de Saint-Christophe ; au signal convenu, — un bouquet de fusées tiré au palais — les navires firent une salve en hissant le pavillon brésilien au grand mât, à côté du pavillon français : il n'y eut pas d'autre démonstration extérieure. Huit jours après, Madame la princesse de Joinville fit sa première entrée à bord de la *Belle-Poule*, où elle fut reçue avec les honneurs prescrits par nos règlements maritimes. Dans la soirée du 11, elle vint s'y installer, accompagnée de M. le baron de Langsdorff, ministre de France au Brésil, de Madame la baronne de Langsdorff, qui devaient prendre passage sur la frégate, et de deux femmes de chambre. Le 12, vers midi, l'empereur vint à bord ; nous appareillâmes aussitôt, et, après quelques bords dans la baie, nous mouillâmes à l'entrée du goulet, près du fort de Santa-Cruz. L'empereur quitta la *Belle-Poule* à la nuit, après avoir fait ses adieux à sa sœur.

Le 13, nous mîmes sous voiles vers 11 heures du matin, avec une petite brise de terre ; la *Ville-de-Marseille*, la *Coquette* et la *Prudente* en firent autant, mais, le vent étant trop faible pour leur faire refouler le courant de flot, les quatre navires furent obligés de mouiller en attendant la brise du large qui se fit trois quarts d'heure après ; nous appareillâmes de nouveau tous les quatre, louvoyant pour gagner le large. La brise, déjà molle, vint à manquer de nouveau ; la *Prudente*, en virant de bord, prise par le calme, et drossée par le courant et la houle, fut jetée sur une des îles de l'entrée. Les trois autres bâtiments mouillèrent aussitôt et envoyèrent leurs canots à son secours ; on réussit à la remettre à flot avant

que le ressac, qui était assez fort, ne lui eût causé d'avaries. Dans la soirée, profitant d'un peu de vent, la *Coquette* se sépara de nous pour aller à *Bahia*, et faire ensuite route pour la France, en passant par les Antilles.

Le 14 nous mîmes sous voiles, avec la *Ville-de-Marseille*, à 3 heures du matin, favorisés par une jolie brise de terre. Les jours suivants, les vents étant au n.-e., nous prîmes la bordée du sud jusque par 30° de latitude, où nous reprîmes la bordée du nord, avec des vents variables, des folles brises, qui nous amenèrent par 18° latit. sud, et 29° long. o.; une fois là, nous trouvâmes les vents alisés du sud-est qui nous accompagnèrent jusque par 5° de latit. nord.

Du 6° au 14° degré, folles brises, orages, petits vents d'ouest. Le 15 juin, nous passons à côté d'un grand navire portugais, portant flamme, et armé de quelques canons, faisant route au sud : un transport probablement. Le 21 juin, coupé le tropique du Cancer, par 35° 30' de long. o. Le 22, communiqué avec un brig hambourgeois, allant de Hambourg à St-Thomas, 28 jours de mer.

Le 28, un trois-mâts américain, allant à Calcutta et ayant quitté Boston depuis 20 jours, nous donne une masse de journaux américains qui nous font connaître, à un mois de date, ce qui se passait en Europe.

Le 2 juillet, le prince de Joinville, voyant la traversée se prolonger, laisse à la *Ville-de-Marseille*, dont la marche très inférieure à la nôtre nous retardait beaucoup, la liberté de faire route pour Toulon.

Le 5, en vue de l'île Sainte-Marie, la plus orientale des Açores.

Le 14, communiqué avec le trois-mâts anglais le *Corsaire* parti depuis six jours de Liverpool, et allant à Rio-Janeiro. Notre commandant s'empessa, naturellement, de profiter de cette excellente occasion pour donner à l'empereur du Brésil des nouvelles de sa sœur. Le soir du même jour vu une corvette hollandaise.

Enfin, le 22 juillet, au point du jour, la vigie signala la terre de France, et à midi nous jetions l'ancre en rade de Brest, au bruit du canon des navires et des forts. Le 23, le prince et la princesse quittèrent la *Belle-Poule* et descendirent à terre, où une brillante et enthousiaste réception les attendait. Leur séjour à Brest ne fut pas de longue durée.

Quelques jours après, je débarquai de la frégate ; un congé de quatre mois m'avait été accordé sans difficulté, mais quelque heureux que je fusse de revoir les miens, ce ne fut pas sans une sorte de serrement de cœur que je quittai ce bon, ce vaillant navire, dont je suivais la fortune depuis plus de quatre ans, où la vie de tous les jours m'a laissé tant de souvenirs qu'il me semble — bien que quarante années aient passé sur ma tête — que tout cela a eu lieu hier.

La *Belle-Poule* entra peu après dans le port de Brest, mais, si je ne me trompe, sans désarmer complètement. Cependant presque tout le personnel fut changé. En 1844, sous le commandement de M. le capitaine de vaisseau Hernoux (aide-de-camp du prince de Joinville), elle faisait partie de l'expédition du Maroc ; en 1845, elle fut pendant quelque temps dans le Levant, sur la côte de Syrie, commandée par M. Cunéo d'Ornano, et revint à Toulon en décembre, ou au commencement de janvier

1846, je ne me souviens plus au juste. J'étais alors en rade de Toulon, second d'un petit brig, l'*Agile*, sur lequel il y avait un quartier-maître, qui avait en même temps que moi, passé quatre ans sur la *Belle-Poule*, dont il était alors un des meilleurs gabiers.

Accoudés tous deux sur le bastingage, nous regardions passer notre ancien navire, poussé par une brise carabinée, un coup de vent de sud-est, qui ne lui permettait de porter que la misaine et le grand hunier au bas ris. Je vois encore le coup d'œil plein de fierté et de satisfaction que me lança, sans mot dire, l'ancien gabier de la *Belle-Poule*, en voyant la manière dont elle détalait. A quoi bon, du reste, des paroles ? Son regard ne disait-il pas clairement qu'il était heureux de voir que notre belle frégate n'avait pas dégénéré.

Quelque temps après, elle partit pour la station de l'île Bourbon, où elle eût beaucoup à souffrir du terrible ouragan dans lequel disparut la corvette le *Berceau*. Je crois même que cette tempête fut pour elle le coup de grâce et qu'elle ne fut pas réarmée depuis lors.

La dernière fois que je l'ai vue, — hélas ! bien déchue ! — C'était au commencement de 1872, à l'état de *corps de garde flottant*, de ponton, dans la *Darse vieille*, à Toulon ; hé bien, avec sa coque peinte en blanc, son buste doré qu'elle avait conservé, elle avait encore un certain air ; sa guibre élancée semblait toujours vouloir dévorer l'espace, comme au bon temps d'autrefois : si c'était une ruine, c'était une noble ruine !

Août 1883.

JOUAN.

JEAN DUBUC

ET

LE PACTE COLONIAL

Le nom de Dubuc est celui d'une famille de la Martinique qui, fixée dans l'île au début de la colonisation, a rendu au pays les plus éclatants services.

Le P. Labat, historiographe des Antilles, curé du Matouba, en 1694, a connu plusieurs des hommes marquants de cette famille distinguée. Il nous a donné sur leurs personnes des renseignements intéressants, que nous nous plaisons à reproduire ici :

« Avant d'arriver au bourg de la Trinité, dit le spirituel missionnaire, nous allâmes à l'habitation de M. Dubuc de l'Etang, à qui le Père Martelli avait à parler; et comme il était à peu près l'heure du dîner, on nous y convia, et nous l'acceptâmes.

« La maison du sieur Dubuc est située sur le morne ou colline qui sépare le cul-de-sac de la Trinité d'avec celui du Gallion, dans l'endroit où commence une longue pointe qui avance dans la mer près de deux lieues, qu'on appelle la pointe de *La Caravelle*; qui jette une autre branche vers l'est, qu'on nomme la *Tartanne*. Cette branche, avec un morne qui est à l'est de la rivière du Gallion, forment le cul-de-sac du Gallion, qui est partagé en deux par une pointe qui fait le grand et le petit cul-

de-sac Gallion. J'étais charmé de la situation de cette maison, dont la vue s'étend sur ces deux culs-de-sacs, sur le bourg, le port et le fort de la Trinité, et sur une partie de la Cabesterre.

« M. Dubuc de l'Etang avait un frère nommé Baltazard Dubuc, marié à une des filles de M. Monel. Ils sont enfants de M. Pierre Dubuc, dont l'habitation était au-dessus du bourg de la Trinité. C'était un des premiers habitants de la Martinique. Il était d'une bonne famille de Normandie. Dès l'âge de 14 ans, ses parents le firent servir dans le régiment du Grand-Maître. Etant revenu en son pays après quelques campagnes, il eut querelle avec un homme de qualité appelé le chevalier de Piancourt; ils se battirent, et le chevalier étant demeuré mort sur la place, le sieur Dubuc, qui n'avait pas encore dix-huit ans, fut obligé de se sauver. Il trouva heureusement à la rade de Dieppe un vaisseau qui mettait à la voile pour les Isles; il s'y jeta et fut porté à Saint-Christophe. Sa bravoure l'y fit bientôt connaître; aussi fut-il choisi par M. Desnambuc, gouverneur et fondateur de la colonie de Saint-Christophe, pour accompagner M. Du Parquet, son neveu, lorsqu'il l'envoya gouverner la nouvelle colonie qu'il venait d'établir à la Martinique (1).

« Il fut un de ces braves qui chassèrent les sauvages de la Cabesterre de cette isle, après un rude combat qu'il y eut entre les deux nations à la case du Borgne, qu'on appelle aujourd'hui le fort Sainte-Marie; d'où après qu'on les eût poussés jusques aux culs-de-sacs les plus reculés du côté de l'est, le sieur Dubuc s'établit au cul-de-sac de la Trinité, dont on peut dire qu'il a été le pre-

(1) 1637.

mier habitant, qu'il y a fait la première sucrerie, et que c'est à lui que ce quartier, à présent le plus considérable de l'isle, est redevable de la culture du cacao, dont, ayant trouvé quelques arbres dans les bois, il en a multiplié l'espèce et enseigné à ses compatriotes la culture.

« Le soin de son bien ne l'a jamais empêché de se trouver partout où il pouvait acquérir de la gloire et donner des preuves de son zèle et de son courage. On l'a vu aux combats de Saint-Christophe, à la prise d'Antigues, de Nièves, de Monsarrat, de Tabago, de Saint-Eustache, de Corossol; il s'était distingué dans toutes ces occasions, et il y avait reçu plusieurs blessures. Il aida encore à chasser les Anglais de la Guadeloupe en 1691, et à les repousser de devant le fort de Saint-Pierre de la Martinique qu'ils avaient attaqué en 1692; et on était si persuadé à la cour de sa prudence et de sa valeur que M. le Chevalier de Saint-Laurent, lieutenant général des Isles, et M. Begon, intendant, eurent ordre de le mener avec eux lorsqu'ils allèrent par ordre du roi à Saint-Domingue, afin de se servir de ses conseils.

« Son fils aîné Jean du Buc, que l'on appelait du Buc de l'Etang pour le distinguer de son père, a marché fidèlement sur ses traces. Après avoir servi quelques années sur les vaisseaux du roi, s'étant retiré et marié à la Martinique, il s'est distingué dans les charges de major, de capitaine de grenadiers, et de lieutenant-colonel des milices de la Cabesterre. Quoique jeune, il avait toujours accompagné son père dans les entreprises que l'on avait faites sur les ennemis, et y avait acquis une juste réputation. Il fut blessé à la descente que les Anglais firent à la Martinique. Il servit avec beaucoup de distinction à la

Guadeloupe, en 1703, à la tête d'une compagnie de cent habitants de son quartier, et il ne contribua pas peu à forcer les Anglais de se retirer comme je le dirai en écrivant l'attaque de la Guadeloupe. Il acquit beaucoup de gloire à l'attaque de Saint-Christophe sous le comte de Chavagnac, et sous le sieur Cassar, à la prise de Montsarrat; ce fut lui qui se rendit maître du réduit de cette isle avec la troupe qu'il commandait. Il voulut faire une seconde entreprise sur cette même isle en 1705. Il y fit descente à la tête de 580 hommes, poussa les ennemis, et se rendit maître de plus de la moitié de l'isle; mais ses gens s'étant débandez pour piller avant qu'il eût entièrement achevé sa conquête qui paraissait infaillible, les Anglais se rallièrent et fondirent sur lui de toutes parts, et trouvant des gens chargez de butin, ou occupez à en amasser, il est certain qu'ils en auraient eu bon marché sans la prudence et la valeur du chef, qui, avec une poignée de gens qu'il rassembla, fit tête aux ennemis, et se retirant en bon ordre, et toujours en combattant, il donna lieu à ses gens de s'embarquer sans précipitation, et avec le butin qu'ils avaient fait.

« Il battit dans la même campagne un vaisseau de guerre anglais de 54 canons, quoique celui qu'il montait n'en eut que 28. On lui est redevable de la conservation de quantité de bâtimens français qui seraient tombez entre les mains des Anglais, si sa bonne conduite, sa valeur et son expérience, suppléant au peu de forces qu'il avait, il n'avait obligé les corsaires ennemis à s'éloigner des côtes et des croisières de nos isles. Enfin, je lui dois cette justice qu'on lui est redevable de la conservation de la colonie de la Martinique, et vraisemblablement

de toutes celles des autres isles, puisque dans le tumulte qui arriva au mois de mai 1717, ayant été élu malgré lui chef de la colonie, il agit avec tant de prudence et de fermeté, qu'il conserva l'isle au Roi, sans que, dans une si horrible confusion, il soit arrivé aucun désordre ni aucun meurtre. Cette affaire est de trop de conséquence, et fait trop d'honneur au sieur Dubuc pour n'en parler qu'en passant comme je fais ici (1).

« Son cadet Baltazard du Buc a toujours servi comme officier dans la milice de la Martinique, et n'a point dégénéré de la valeur de son père et de son aîné, quoique son peu de santé l'eût empêché de se trouver dans les occasions où les autres ont été, hors de la Martinique.

« Le Roi, pour reconnaître les services de cette famille, accorda des lettres de noblesse à M. Pierre du Buc en 1701.

« Il est mort âgé de 78 ans, se voyant alors père ou grand-père de 32 enfants, quoiqu'il n'y eut encore que ses deux aînez, les sieurs Jean et Baltazard du Buc, qui eussent été mariez. »

(1) L'affaire à laquelle le P. Labat fait ici illusion, est connue dans l'histoire de la Martinique sous le nom du *Gaoulé*, mot caraïbe qui signifie *tumulte*, *bouleversement*. Cette affaire était, en effet, de conséquence, puisque ce fut une révolte de la population blanche contre le gouverneur de l'isle, le marquis de La Varenne, et l'intendant général M. de Ricouart. S'étant emparé de leurs personnes, les révoltés les embarquèrent de force sur un navire en partance pour France. A la tête de la révolte était le père de Jean Dubuc. En l'absence des représentants du pouvoir, il sut, par sa fermeté et sa sagesse, maintenir l'ordre dans la colonie jusqu'à l'arrivée d'un nouveau gouverneur.

C'est de Jean Dubuc, surnommé le *Grand Dubuc* ou le *Petit Ministre*, fils aîné de Dubuc l'Etang et arrière-petit-fils de Pierre Dubuc, compagnon de Duparquet, dont il va être question. Dans cet homme célèbre se personifie la question de la nature des rapports des colonies avec la métropole.

Jean Dubuc, dont le nom est écrit Du Buc par quelques-uns, et du Buc par les rédacteurs de la *Biographie universelle*, naquit en 1717 à la Martinique, sur le territoire de la paroisse de la Trinité. Les premières années de sa vie s'écoulèrent sur l'habitation de ses parents, livré à toutes ses volontés, suivant l'habitude créole.

La tendresse excessive qu'ont pour leurs enfants les mères créoles est proverbiale : elles satisfont à tous leurs caprices, à toutes leurs fantaisies, elles excusent même jusqu'à leurs défauts. Cette manière d'élever les enfants leur donne le plus souvent un caractère impérieux et despotique. « *Moin vlé yon zé!* » je veux un œuf, disait un enfant créole ; « *Pas ni, chè doudoux,* » il n'y en a pas, mon chéri. — « *A cause ça, moin vlé dé!* » à cause de cela, j'en veux deux !

Jusqu'à l'âge de douze ans, Jean Dubuc vécut donc sans contrainte, heureux et libre comme l'oiseau-mouche. C'était alors un beau garçon, d'une physionomie ouverte, agréable et sympathique, tout rempli des ardeurs de son âge, pétulant et doué d'une grande vivacité d'esprit.

Suivant un usage assez répandu dans les familles créoles, son père l'envoya en France pour y recevoir une instruction qu'on ne pouvait lui donner dans la colonie.

Le jeune Dubuc avait un parent à Condom ; c'est là

qu'il commença ses études ; il les fit avec succès, puis alla les terminer à Paris. Ses classes achevées, il ne tarda pas à revenir dans son pays, et s'y maria quelques années après son retour.

En 1759, le gouvernement institua dans les colonies des *Chambres d'agriculture et de commerce*. Cette institution permettait aux colons d'avoir un député à Paris, pour la défense de leurs intérêts.

Les compatriotes de Dubuc, qui appréciaient ses connaissances et son activité, le nommèrent président de la *Chambre d'agriculture*. L'année suivante (1760), ils le choisirent pour les représenter au *Conseil de commerce*, établi au ministère de la marine.

Ses fonctions de député de la Martinique le mirent en rapport avec le duc de Choiseul, premier ministre. Divers mémoires sur les affaires coloniales qu'il eut à produire le mirent en évidence.

D'un extérieur agréable, spirituel et enjoué, esprit fin, Dubuc plut au ministre.

M. de Choiseul venait de réunir dans ses mains le ministère de la marine (13 octobre 1761) à celui de la guerre, en cédant à son cousin, Choiseul-Praslin, les affaires étrangères. Désireux d'attacher à ses bureaux un homme de cette valeur, le duc de Choiseul le nomma d'emblée *premier commis*, fonctions équivalentes à celles aujourd'hui de directeur des colonies.

Le voilà sur un grand théâtre. Il en profite pour se pousser auprès du ministre et étendre ses connaissances. Le charme de ses manières et de sa conversation lui concilie les faveurs de la cour, où il est bien vu des femmes ; il devient l'ami des personnages les plus importants de

l'époque. Une circonstance lui rendit l'accès des honneurs plus facile encore. La fille de son frère, Dubuc-Denneville, aussi spirituelle que belle, avait épousé en troisièmes noces M. de Choiseul-Meuse, parent du ministre. C'est pour ce neveu que Jean Dubuc demandant la croix de Saint-Louis, disait en habile courtisan à M. de Choiseul : « *Non nobis, Domine, sed nomini tuo, da gloriam.* »

Il fréquentait les principaux salons littéraires ouverts à Paris, tels que ceux de la marquise Du Deffand, apparentée aux Choiseul, l'amie du président Henault et d'Horace Walpole ; de Madame d'Epinaï, la bienfaitrice de l'ingrat J.-J. Rousseau ; de l'aimable Madame Geoffrin, surnommée *la petite reine des philosophes*. Dans ce dernier salon, où se réunissaient, le mercredi de chaque semaine, les gens de lettres, les philosophes et les savants, Dubuc s'y rencontrait avec Diderot, d'Alembert, de Mairan, Marmontel, Raynal, Thomas, Saint-Lambert, d'Holbach, Grimm, etc.

§ II.

Dubuc en entrant au ministère (1762) avait cédé la place de député de la Martinique à son frère Dubuc-Dufferet. C'est à la présence de ces deux frères dans le ministère de la marine que l'on rapporte les changements qui eurent lieu à cette époque (1763-1765) dans l'administration des colonies.

Le grand Dubuc, créole de la Martinique où il était riche propriétaire, ne voulut voir que l'intérêt des colons. C'est sous son influence que fut rendu le fameux *Edit de 1763*, qui étendait l'autorité et l'influence des *Conseils souverains*. Dans chaque colonie le conseil souverain ne

rendait pas seulement la justice souverainement; il délibérait en tiers avec le gouverneur et l'intendant dans le gouvernement et l'administration de la colonie avec une prépondérance telle que ces derniers étaient toujours forcés de déférer à la politique, aux intérêts et aux vues des habitants planteurs. En possession de toutes les traditions du gouvernement, il gouvernait en réalité la colonie. Et lorsque les gouverneurs arrivaient, trouvant une autorité si bien assise, ils s'y soumettaient sans s'en apercevoir. Le chevalier de Rohan, gouverneur de Saint-Domingue, ayant eu des démêlés avec le *conseil* de cette île, eut le désavantage, malgré l'autorité de son nom. Cela passait, grâce au grand Dubuc, pour une jurisprudence ministérielle du temps. C'est lui encore qui fit rendre l'ordonnance de 1768, qui accordait aux membres des *conseils souverains* la noblesse au bout de 20 ans d'exercice, prétention qu'ils avaient vainement poursuivie jusqu'alors.

En matière commerciale Dubuc se montra moins innovateur, moins libéral. Cependant, il apporta quelques modifications au système existant; l'application rigoureuse de ce système, dans certaines circonstances, lui semblait nuisible aux intérêts des colonies.

Sa doctrine relative au commerce des colonies est exposée dans le *Mémoire du Roi pour servir d'instructions au sieur comte d'Ennery, maréchal de camp, gouverneur, lieutenant-général, et au sieur de Peinier, intendant de la Martinique*.

Ce mémoire, daté du 25 janvier 1765, est l'œuvre de Dubuc. Son importance nous décide à le reproduire ici, malgré sa longueur, car il est comme la théorie coloniale

de l'époque. Une autre raison nous pousse à cette reproduction : consigné dans la collection dite *Code de la Martinique*, ce document historique est à la portée de peu de lecteurs, et c'est leur en éviter la recherche que de le placer sous leurs yeux.

Mais auparavant, pour l'intelligence des changements introduits par les instructions au comte d'Ennery, il faut dire un mot de ce que l'on entendait par *Pacte colonial*. On a donné le nom de Pacte colonial à la *prohibition* faite aux habitants des colonies de livrer leurs produits aux étrangers. Pacte veut dire entente, accord ; or, il n'y a point *accord*, quand il y a *défense*. C'est donc improprement que l'on a donné le nom de *Pacte colonial* à des lois prohibitives.

D'après ce prétendu arrangement, la France se réservait le droit exclusif d'approvisionner ses colonies de tous les objets dont elles avaient besoin ; de leur côté, les colonies devaient réserver tous leurs produits pour être expédiées en France par navires français.

Ce pacte des colonies avec la métropole se trouve dès leur origine dans le privilège exclusif de commercer accordé aux Compagnies. Ces sociétés financières considéraient les colonies comme des fermes destinées à les enrichir. Cette façon de concevoir l'utilité des colonies, d'en tirer tout ce que l'on pourrait à son profit exclusif, fut adopté par les économistes de l'époque sous cette formule : « *Les colonies sont faites pour la métropole.* »

— Le seul usage des colonies, disait lord Sheffield, c'est le monopole de leur consommation et le transport de leurs produits. — Les Compagnies exploitaient leurs privilèges avec une extrême rigueur ; elles en abusaient

même. Il arriva que les colons de Saint-Domingue, ou plutôt de l'île de la Tortue, flibustiers, boucaniers et autres, s'insurgèrent contre la Compagnie des *Indes occidentales*, laquelle leur vendait les marchandises 2/3 plus cher que ne le faisaient les Hollandais. Le gouverneur, M. d'Ogeron, obtint de Colbert un arrêt du Conseil qui autorisa tout navire *français* à faire le commerce avec les Antilles, avec la *permission* de la Compagnie et en lui payant un droit (10 septembre 1668) (1).

On sait qu'au XVII^e siècle, le système des *prohibitions* était la loi du commerce entre les nations. C'est en 1651 que Cromwelle lança le fameux *Acte de navigation*, qui interdisait par des moyens violents la liberté commerciale dont jouissait l'Angleterre et ses colonies.

La France ne prit pas immédiatement contre l'Angleterre des mesures de protection. Ce n'est qu'un peu plus tard que nos ports coloniaux furent fermés aux navires étrangers et à toute espèce de marchandises étrangères. Les colons durent acheter tout de la métropole.

Mais en même temps que le régime des prohibitions, s'établit la contrebande, ressource des colons pour se procurer les choses que ne pouvait leur fournir la Compagnie. La contrebande, hardiment et activement exercée, malgré les garde-côtes, portait préjudice au commerce français. Le seul moyen d'y remédier était de faire fléchir la rigueur des lois prohibitives en faveur des productions étrangères indispensables aux besoins des colonies. C'est le système que tenta d'établir le Grand Dubuc en rédigeant les instructions données le 25 jan-

(1) Henri Martin. Histoire de France.

vier 1765 au comte d'Ennery et à l'intendant de Peynier, et que nous transcrivons ci-après :

« Sa Majesté ayant fait choix du sieut comte d'Ennery, maréchal de camp, pour gouverner la colonie de la Martinique, et du sieur de Peinier pour administrer la même colonie, en qualité d'intendant ; il devient nécessaire de leur exposer l'importance de l'objet qui leur est confié, les difficultés de son administration et les principes qui soumettront ces difficultés.

« Les colonies fondées par les diverses puissances de l'Europe, ont toutes été établies pour l'utilité de leurs métropoles ; mais pour se servir utilement des choses, il faut les connaître ; et ces établissements occupés d'abord au hasard, formés ensuite, sans connaissance de leur véritable utilité, sont encore aujourd'hui, après un siècle de possession, très imparfaitement connus, ou peut-être même tout à fait ignorés de la plupart de ceux qui les possèdent. De là, il est arrivé que les principales colonies anglaises ont été plus utiles à elles-mêmes qu'à leur métropole ; que celles des Espagnols n'ont servi qu'à l'accroissement des puissances étrangères ; et si la France, seule, a mieux profité de ses établissements en Amérique, il est peut-être juste d'avouer qu'elle ne doit cet avantage qu'à l'heureuse qualité d'un sol que sa nature conduisait invinciblement à sa plus utile destination.

« Les Anglais établis dans l'Amérique septentrionale n'avaient à offrir à la vieille Angleterre que des denrées semblables à celles du sol principal : mais, entre les sexes semblables la nature n'a mis ni fécondité, ni subordination. La Nouvelle-Angleterre avait aussi bien que sa métropole, le blé à qui appartiennent la force et la

richesse; elle avait, mieux que sa métropole, la pêche, qui fonde la puissance maritime; elle avait, mieux que sa métropole, les bois de construction, le brai, le goudron et une infinité d'objets qu'elle lui fournit.

« L'Angleterre ne pouvait donc avoir qu'un commerce passif avec sa colonie, qui, marchant avec rapidité vers sa grandeur futur, ne servait et ne sert encore à sa métropole, que pour arriver à l'indépendance.

« L'erreur de l'Espagne, dans l'usage qu'elle a fait de ses colonies, touchait de plus près à la manifestation du mal que sa méprise devait nécessairement opérer; des richesses vaines qu'elle puisait dans les mines du nouveau monde, lui donnèrent des espérances vaines: elle abandonna le travail, principe unique de la puissance, parce qu'il est l'unique source de toute population et de toute richesse; son inertie accrut le travail étranger qui fournissait à ses besoins; elle s'est dépeuplée, et elle est, dans ce fait, devenue, par son or même, tributaire des nations qu'elle avait cru dominer.

« Les mines du Brésil n'ont pas mieux servi le Portugal. Trompé comme l'Espagne, il ne reçoit l'or de ses mines que pour le restituer au travail de l'étranger qui l'approvisionne; et parce que l'Angleterre fournit presque uniquement à la consommation de ce peuple, le Portugal n'est plus dans la réalité qu'une colonie anglaise, d'autant plus utile à la Grande-Bretagne que, sans en avoir les charges, elle en reçoit tout l'office qu'une métropole peut attendre de sa colonie.

« Telle est, en effet, la véritable utilité des colonies; elles n'ont dû être instituées que pour opérer la consommation et le débouché des produits de la métropole, parce que

la mesure de la consommation est la mesure du travail ; parce que la mesure du travail est celle de la population et de la richesse, et que la puissance d'un Etat n'est que le résultat du nombre et de la richesse de ses habitants.

« De cette destination des colonies, suivent trois conséquences, qui renferment toute la science de ces établissements.

« La première de ces conséquences est que ce serait se tromper étrangement que de considérer nos colonies comme des provinces de France séparées seulement par la mer du sol national. Elles diffèrent autant des provinces de France que le moyen diffère de la fin : elles ne sont absolument que des établissements de commerce ; et pour rendre cette vérité sensible, il suffit d'observer que dans ce royaume, l'administration ne tend à obtenir une plus grande consommation qu'en faveur du sol national ; et que dans les colonies, au contraire, elle n'affecte le sol que dans la vue de la consommation qu'il opère. Cette consommation est l'objet unique de l'établissement, qu'il faudrait plutôt abandonner s'il cessait de remplir cette destination.

« La deuxième conséquence est que, plus les colonies diffèrent de leur métropole par leurs productions, plus elles sont parfaites, puisque ce n'est que par cette différence qu'elles ont de l'aptitude à cette destination, et telles sont les colonies des îles Antilles ; elles n'ont aucun de nos objets de commerce, elles en ont d'autres qui nous manquent et que nous ne saurions avoir.

« C'est par cette heureuse différence des productions de nos îles et de celles du royaume, que ses productions restées sans prix, faute de consommateur, ont pu être

échangées pour des denrées qui n'avaient plus à craindre la même disgrâce. C'est par l'effet de cet échange qu'une multitude de travailleurs, occupés dans le royaume à l'approvisionnement des colonies, existent sur le superflu des riches qui consomment les denrées de nos îles ; et qu'une multitude encore plus grande existe aux dépens de l'étranger, que ces denrées rendent tributaire de la France, jusqu'à la valeur de 60 à 80 millions par an, poids énorme dans la balance du commerce, et qui, cependant, n'est pas, à beaucoup près, ce qu'il devrait être.

« La troisième vérité, qui fait la destination des colonies, est qu'elles doivent être tenues dans le plus grand état de richesses possibles, et sous la loi de la plus austère *prohibition* en faveur de la métropole. Sans l'opulence elles n'atteindront point à leur fin ; sans la prohibition ce serait encore pis, elles manqueraient également leur destination, et ce serait au profit des nations rivales.

« Il faut cependant observer qu'il peut y avoir des circonstances où la richesse et la prohibition qu'il faut réunir dans les colonies seraient cependant dans un état d'incompatibilité, et alors la loi de la prohibition, toute essentielle qu'elle est, doit néanmoins céder. Il faut créer, il faut conserver avant de jouir, et ce qui précède dans l'intention ne fait que suivre dans l'exécution. Mais, hors de ces circonstances qui ne peuvent être que bien rares, et qui pendant la paix ne doivent pas même être regardées comme possibles, il est essentiel de s'en tenir à ce qui a été dit de la nécessité d'associer dans nos colonies la plus austère prohibition à la plus grande richesse possible pour les conduire à leur destination.

« Telles sont les vérités qu'il était nécessaire de présenter aux sieurs comte d'Ennery et de Peinier, parce qu'elles contiennent toute la théorie des colonies, et que, bien méditées, elles peuvent suffire à résoudre tous les problèmes possibles dans l'administration de ces établissements.

« A la suite de cette théorie, il est facile de voir qu'un colon n'est autre chose qu'un *planteur libre* sur son sol esclave ; ainsi un colon, comme citoyen, comme libre, doit être sous la protection des lois. Comme planteur, il acquiert un nouveau degré de considération proportionné à l'utilité de son travail. Un habitant des îles à sucre qui ne donne à la population du royaume que 400 individus, avec la richesse relative à cette somme de population, n'est qu'un planteur très ordinaire. Comme cultivateur d'un sol esclave, cette disgrâce de sa propriété exige encore des compensations au moins agréables à sa personne ; elles pourront bien être libéralement accordées à la suite d'une observation essentielle à la connaissance de cette sorte de biens.

« Les revenus des îles à sucre, très réels pour l'Etat, ne sont qu'imaginaires pour la plus grande partie des habitants. Tout ce que le colon peut obtenir de sa terre par son travail, tout ce qu'il peut ajouter à son revenu par son économie et par ses privations, est aussitôt rendu à cette même terre, par l'achat des nègres nécessaires. Nulle idée de jouissance avant le dernier terme de la culture possible. Avant ce terme, les commodités de la vie coûteraient trop à l'avarice, mais l'entreprise d'arriver jusqu'à ce terme est presque toujours plus longue que la vie ; le colon a vu la fin de ses jours avant la fin

de son œuvre ; il a vécu dans l'indigence sur un sol, tous les jours enrichi par son travail, et qui n'a été riche que pour le royaume. C'est à des biens de cette espèce que l'administration doit cependant appeler des propriétaires. C'est sur ce sol plein de mensonge pour celui qui lui confie ses sueurs et ses fonds, c'est sur ce sol encore homicide que le gouvernement doit fixer ces cultivateurs : il doit faire plus, il doit exciter en eux le désir de le conserver à la France et de le défendre jusqu'à l'effusion du sang.

« C'est en dire assez aux sieurs comte d'Ennery et de Peinier, pour leur faire comprendre que le gouvernement des colonies doit être un gouvernement plein de douceur et de bienfaisance ; que c'est surtout dans les colonies qu'il est vrai de dire que toute autorité est établie en faveur de celui qui obéit ; qu'elle n'est jamais plus puissante que lorsqu'elle est chérie et respectée ; que la force est le dernier des moyens ; qu'elle n'est que destructive quand elle est sans sagesse ; que la qualité d'administrateur impose une dette immense envers les peuples et l'Etat, et que l'oubli de ces grands objets sacrifiés au désir et aux soins d'une fortune privée, serait le dernier degré de l'avilissement.

« Tels sont les principes qui doivent servir de base à l'administration des colonies ; et c'est d'après ces vérités générales que S. M. va déclarer aux sieurs comte d'Ennery et de Peinier ses intentions et ses vues sur les objets particuliers de l'administration qu'elle leur a confiée. »

Il est facile de s'apercevoir, dit M. Sidney Daney, dans son *Histoire de la Martinique*, que le premier

commis de la marine, dans les lignes qui précèdent, s'était inspiré de la lecture de Montesquieu.

Après ces réflexions générales, venaient les instructions relatives à la religion, à la justice, aux impôts, à la culture, au commerce, aux esclaves, aux commissionnaires, etc.

Il était recommandé d'honorer la religion et de la faire respecter ;

De s'occuper de la prospérité des colonies, d'encourager, d'étendre leurs cultures et de procurer à leurs produits tout le prix dont la métropole peut les favoriser, sans se nuire à elle-même, parce que l'action du commerce national en sera plus vive, parce que l'action plus vive de ce commerce assurera au royaume sa plus grande valeur.

Puis, les instructions poursuivaient en ces termes : « C'est d'après ces vérités que S. M. a affranchi les cultivateurs des colonies de toutes corvées, si ce n'est celles que la nécessité des chemins rend indispensables.

« Ces mêmes vérités avertissent encore l'administration de ramener à la culture, autant qu'il sera possible, une multitude d'esclaves vicieusement employés dans les colonies à des opérations inutiles, ou peut-être même à charge à la culture.

« Il suit de ces mêmes vérités que la rareté des noirs et leur cherté excessive pèsent évidemment sur le commerce et le territoire du royaume.

« Que la rareté des bestiaux nécessaires à l'exploitation des colonies pèse également sur le commerce et le travail du royaume.

« Que la non-valeur des sirops et tafias délaissés par les commerçants de France, et refusés aux étrangers, qui en donneraient un bon prix, est encore une diminution du commerce et des produits de la métropole, puisque le prix de ces sirops et tafias eût été nécessaire à étendre la consommation ou la culture des colonies.

« S. M., occupée de ces divers objets, instruira les sieurs comte d'Ennery et de Peynier du parti auquel elle sera déterminée à cet égard, pour le plus grand accroissement de la culture des colonies et du commerce du royaume. Elle se borne maintenant à pourvoir au plus pressé, en rétablissant son mémoire du 15 avril 1763, sur la vente à l'étranger (1) de sirops et tafias, lequel sera exécuté provisoirement, en attendant que S. M. ait pris sur cet objet, comme sur les autres, un parti définitif.

« S. M., informé des besoins des Iles du Vent et de l'insuffisance actuelle de la pêche française pour l'approvisionnement de ces îles, ajoute à son mémoire l'admission de la morue de pêche étrangère, jusqu'au temps où la pêche française pourra suffire, et sous la condition d'un droit de 8 livres par quintal, auquel ladite morue sera imposée, pour le montant de ce droit être employé aux dépenses intérieures de la colonie. »

Relativement aux esclaves, il était recommandé de les maintenir dans l'obéissance et de tenir la main à l'exécu-

(1) Une ordonnance royale du 12 juillet 1763 permettait aux étrangers d'importer des bestiaux et des bois aux colonies françaises et de prendre en paiement les sirops et les tafias de leurs habitants.

tion des ordonnances en ce qui concerne la nourriture de ces esclaves.

« Sa Majesté, était-il dit dans les instructions, informée que la plupart des habitants des Iles du Vent manquent au devoir essentiel de nourrir leurs nègres, recommande aux sieurs comte d'Ennery et Peinier la plus grande attention sur cet abus, si contraire à l'humanité et aux intérêts même des habitants. Quelques-uns croient s'acquitter de la subsistance qu'ils doivent à leurs esclaves, en leur abandonnant le dernier jour de la semaine. S. M. enjoint aux sieurs comte d'Ennery et de Peinier de tenir la main à l'exécution des ordonnances qui défendent cet abus également contraire à la sûreté publique et au progrès de la culture.

« L'affranchissement est une suite de l'esclavage. Il ne doit être permis qu'avec discrétion. On a beaucoup abusé dans les îles de la faculté d'affranchir. La domesticité des esclaves est principalement la cause de cet abus, soit parce qu'elle est l'occasion du concubinage, dont le prix est souvent le don de la liberté, soit parce que les services rendus à la personne agissent plus sur le sentiment des maîtres que ceux qu'ils reçoivent au dehors dans leur fortune.....

« La population des *blancs* est importante pour la consommation et plus encore pour la sûreté intérieure ; mais elle est nécessairement bornée dans les îles, où tout le travail est dévolu aux nègres. L'agriculture qui fournit en Europe des hommes à toutes les autres professions, n'occupe dans nos colonies que des propriétaires de terres, des économes et peu d'ouvriers. Pour multiplier les blancs dans les colonies, des règlements politiques

ont, plusieurs fois, imposé aux habitants l'obligation d'avoir un blanc par 20, par 40, ou 50 nègres. Mais ces règlements n'ont jamais eu d'exécution... Si les Anglais ont pu faire exécuter des règlements tous semblables qu'ils ont pour leurs colonies à sucre, ce n'a été qu'au moyen de la sévérité dont ils usent envers les Européens qu'ils envoient dans leurs îles en qualité d'engagés, et dont la condition diffère peu de celle des esclaves. Il n'est guère possible d'espérer le succès de la même police dans les îles françaises, et d'ailleurs des hommes de cette espèce semblent beaucoup plus propres à déranger les nègres qu'à les contenir, et à livrer les îles qu'à les défendre. »

.

En ce qui concerne les *commissionnaires*, les instructions portaient : « Une espèce d'agents ou d'entrepreneurs, connus à la Martinique sous le nom de commissionnaires, seuls vendeurs et seuls acheteurs pour toutes les îles du Vent, dans le bourg de Saint-Pierre, où ils avaient concentré le commerce, chéris dans le principe de leur établissement, par les capitaines marchands, qui trouvaient avec eux plus de facilité et d'exactitude qu'avec les habitants ; chéris encore par ces mêmes habitants auxquels ils prodiguaient leur crédit et leurs acceptations, avaient fini par opprimer le commerce et la culture, dont ils étaient devenus nécessairement les dominateurs.

« Quoique leurs partisans aient voulu dire de leur utilité, il est évident : 1^o que ces entrepreneurs enlevaient tous les ans à la culture des îles du Vent trois millions et

plus, pour les frais inutiles de commission, de cabotage, etc.

2° Que l'énorme quantité de leurs acceptations prodiguées à tous ceux qui voulaient acheter des habitations, en ont excessivement élevé le prix, et que l'excès de ce prix pouvant bien être évalué au moins au tiers de ce qu'elles ont coûté, ils ont en cela seul chargé les îles d'une dette immense qui s'est encore infiniment accrue par les intérêts.

3° Que la gêne ou ces commissionnaires ne pouvaient manquer d'arriver bientôt par cette multitude d'acceptations, prostituées à l'insolvabilité même, a donné lieu à la plus grande cherté de l'argent, cherté toujours contraire au progrès de la culture.

4° Que la concentration du commerce à Saint-Pierre invitait les habitants éloignés de ce bourg, et surtout ceux de la Guadeloupe et des autres îles, à traiter en fraude avec l'étranger.

« Les sieurs de Bourlamarque et de Peinier, gouverneur et intendant de la Guadeloupe, ont apporté le principal remède à ces maux en abolissant l'inutile navigation qui voiturait du sucre de la Guadeloupe à la Martinique, et en défendant toute exportation de la denrée d'une île à l'autre. Il paraît cependant qu'il conviendrait d'excepter le coton, abondant à la Guadeloupe et nécessaire à l'assortissement des cargaisons des Normands qui traitent à la Martinique, où cette marchandise est très rare. Ce serait, d'ailleurs, quant à présent, un moyen de faire passer facilement à la Martinique des sommes considérables que la Guadeloupe doit à cette ancienne métropole. Mais ce n'est pas assez d'avoir, par la défense

d'exporter la denrée d'une île à l'autre, procuré à la Guadeloupe une navigation directe à l'avantage de la culture et du commerce, il faut encore la rendre solide et durable, en forçant l'habitant à payer les capitaines avec cette promptitude qui, d'ailleurs, peut seule encourager et multiplier les armements des marchands pour les îles. Il paraît même nécessaire de changer dans les colonies l'ancienne institution du commerce par l'échange, c'est-à-dire d'ordonner que le paiement des marchandises des capitaines et des denrées livrées par les habitants, pourra être, de part et d'autre, exigé en argent. Le droit de payer en denrées a été une des causes du divorce des navigateurs et des colons par le prix excessif auquel ces derniers élevaient arbitrairement les denrées qu'ils livraient aux capitaines marchands. S. M. exige des sieurs comte d'Ennery et de Peinier qu'ils s'occupent de ces objets pour en connaître les avantages et les inconvénients; qu'ils en adressent un mémoire détaillé au secrétaire d'Etat ayant le détail de la marine, pour, sur le compte qui en sera rendu à S. M., être pris un parti définitif. »

Les *Instructions* se terminaient par les recommandations suivantes : « S. M. ne croit pas avoir besoin de recommander aux sieurs d'Ennery et de Peinier la bonne intelligence dans laquelle ils doivent vivre, et le concert avec lequel ils doivent opérer. Le moyen le plus sûr d'entretenir ce concert et cette bonne intelligence sera l'attention de l'un et de l'autre à se renfermer chacun dans les limites des pouvoirs qui leur sont confiés. »

Ce long mémoire, pour une administration entrant en exercice, est ce qu'on appellerait aujourd'hui, un pro-

gramme. Sans doute on y retrouve un peu l'emphase philosophique du siècle, les réflexions vagues, à perte de vue; des comparaisons singulières, et cette méthode de remonter à l'origine des choses pour en déduire les conséquences, méthode pédante qui devait aboutir aux *Droits de l'homme*, et qui est devenue si ridicule depuis, à force d'avoir été imitée. Mais c'était l'esprit du temps; il fallait que tout fut rédigé à la Montesquieu, et que les lois eussent, pour le moins, autant d'esprit que d'autorité.

Quoiqu'il en soit, cette pièce est remarquable. Dans ce coup d'œil jeté en arrière sur les colonies créées au hasard, sans connaissance de leur véritable utilité, et dont plus tard on s'est efforcé de tirer le meilleur parti; dans cette prophétie de l'indépendance américaine en 1764, alors que les premiers troubles n'avaient pas éclaté, on reconnaît l'homme d'état qui voit les choses de haut et de loin. Nos colonies des Antilles y sont considérées sous un point de vue où elles n'avaient jamais été présentées. On voit que l'auteur les connaissait pratiquement. La situation de l'habitant est appréciée comme elle ne l'avait jamais été. On s'y relâche du système de l'*exclusif*, en permettant l'introduction des morues étrangères et la vente des sirops et tafias, en même temps que l'établissement des entrepôts, pour les objets que la France ne pouvait pas fournir. Ce programme était favorable aux colons. Mais cette réforme, qui froissait quelques intérêts particuliers, souleva de vives critiques. Elle fit surgir une foule d'écrits qui, tous, attaquaient les fameuses instructions et surtout l'auteur à la plume duquel elles étaient attribuées. On feignait d'y voir le renversement des lois prohibitives de Colbert, lois sacrées était-il dit, des relations de la métropole avec les colonies.

•

Dubuc triompha de ses contradicteurs. Son influence sur les affaires coloniales n'en devint que plus grande.

Pendant la guerre de l'*Indépendance* de l'Amérique (1778-1783) les ports de la Martinique avaient été ouverts aux neutres, et la ville de Saint-Pierre était devenue le marché des Antilles. Mais avec les premières nouvelles de la paix l'ordre était arrivé de ne plus recourir aux étrangers et de fermer les ports. Il y avait un an que la paix était faite, et jamais les armements pour les colonies n'avaient été moins animés. Les objets de première nécessité y étaient hors de prix : la morue, si nécessaire à la nourriture des esclaves, était montée de 30 livres le quintal à 132 livres; le riz, la farine, les bois s'élevaient à des prix excessifs (1). On ne se soutenait que par la contrebande, qui avait repris avec une audace extraordinaire.

Ce fut dans ces circonstances que parut l'arrêté du 30 avril 1784, arrêté rendu après de longues délibérations. Le roi se décidait à ouvrir des entrepôts dans les petites Antilles, à Saint-Pierre, à Sainte-Lucie, à Tabago, il y permettait l'entrée, dans les principales de ces colonies, par tout navire étranger de 60 tonneaux, des bois de toute espèce, du riz, du maïs, des bœufs et mulets, de la morue et des salaisons, c'est-à-dire des objets dont on ne pouvait se passer et que la France ne pouvait expédier. En retour, les étrangers pouvaient prendre nos sirops, tafias et autres marchandises françaises.

A l'apparition de cet arrêté ce furent des cris de colère. Des députations partirent de tous les ports de mer. Il y eut une éruption de mémoires et de pamphlets contre les

(1) E. Rufz, études historiques et statistiques sur la population de la Martinique.

colons. On fit appel aux parlements et aux Etats de province. Le commerce, disaient les mémoires, allait être ruiné, les colonies ne travailleraient plus que pour les étrangers, la navigation serait détruite par l'avilissement du fret.

Quoiqu'il en soit, l'arrêté du 30 août eut son cours. Les colons le reçurent avec reconnaissance, et les négociants des ports de mer réalisèrent encore tous les gros bénéfices qu'ils voulurent réaliser. C'était depuis Colbert la plus franche atteinte portée au système prohibitif; c'était une conquête des Encyclopédistes, tous connus ou amis de Dubuc. Cet acte fait date dans l'histoire coloniale, car il est comme la première grande bataille livrée entre la prohibition et la liberté commerciale. Comme on le voit, les colonies étaient alors en faveur.

Une conjoncture de circonstances avait contribué avec les efforts de Dubuc à produire cette faveur. Le duc de Penthièvre, grand amiral de France, se montrait comme tous les grands seigneurs de l'époque, accessible aux idées nouvelles. M. de Castries, ministre de la guerre, avait de la volonté et s'efforçait de détourner sur les colonies l'activité et le déploiement de la marine qui n'avait plus d'emploi dans la guerre. Enfin le goût personnel du roi Louis XVI pour la géographie, ce goût que les préjugés révolutionnaires ont voulu faire passer pour une distraction futile, ce goût était inspiré par le sentiment de la véritable grandeur de la France. Louis XVI, l'œil fixé sur la carte du monde, cherchait, par des expéditions lointaines, à développer notre marine et notre commerce, il était donc favorable aux colonies.

Cependant, ce n'est que près d'un siècle plus tard, en

1861, que le *Pacte colonial* a été définitivement rompu. Une loi du 3 juillet de cette même année lui a substitué un régime fondé sur le principe de la liberté commerciale, principe que, depuis 1846, l'Angleterre appliquait chez elle. Aux termes de cette loi, nos colonies des Antilles et de la Réunion ont la faculté d'*importer* par tous pavillons les marchandises étrangères admises dans la métropole, d'*exporter* leurs produits à l'étranger par tous pavillons, et de se servir des navires étrangers concurremment avec les navires français pour les échanges entre les colonies et la métropole et les colonies entre elles.

§ III.

Dubuc quitta le ministère en 1786 ; il se retira avec une pension et le titre honorifique d'intendant général des colonies. Vers le milieu de cette année, il fit un voyage à la Martinique pour ses affaires. Il y reçut un accueil des plus flatteurs. Les membres du barreau et du conseil souverain vinrent en corps lui faire visite. Toutes les personnes marquantes de la colonie s'empressèrent également de venir le complimenter. Il passa deux années dans ses propriétés, puis repassa en France.

Dubuc eut un grand nombre d'amis illustres, parmi lesquels il mit toujours au premier rang le duc et la duchesse de Choiseul. Il était de la secte et des réunions philosophiques du baron d'Holbach, Diderot, Grimm, Raynal. On dit qu'il fut un des collaborateurs anonymes de l'Encyclopédie, et qu'il fournit à Raynal des renseignements pour son *Histoire des deux Indes*.

Amateur des belles-lettres, il accueillait avec bienveillance ceux de ses compatriotes qui les cultivaient ; il les

encourageait, applaudissait à leurs succès. Sa maison était le rendez-vous des hommes marquants de la Martinique et de la Guadeloupe de passage à Paris. Il affectionnait particulièrement le poète Léonard, créole de la Guadeloupe, auteur du joli poème des *Saisons*.

Dubuc, lui-même, esprit aimable et enjoué, ne dédaignait pas la poésie fugitive. On lui attribue les petits vers suivants, qui sentent leur XVIII^e siècle, et qui rentrent bien, d'ailleurs, dans le caractère de l'auteur :

Enfin la charmante Lisette,
Sensible à mon cruel tourment,
A bien voulu dessus l'herbette
M'accorder un heureux moment.
Pressé d'une charge si belle,
Tendre gazon ! relevez-vous ;
Il ne faut qu'une bagatelle
Pour alarmer mille jaloux.

Entre la guerre d'Amérique terminée (1) et l'assemblée des notables (1783-1788) la France se livrait aux rêveries philosophiques, aux sentiments romanesques et aux petits vers. Bernardin de Saint-Pierre publiait ses *Etudes de la nature*, Necker ses innovations, et Beaumarchais *le Mariage de Figaro*, ouvrage qui donna une nouvelle impulsion au mouvement révolutionnaire. On rêvait tous les perfectionnements, tous les rajeunissements, au bruit de tous les plaisirs. Jamais les mœurs des classes supérieures et éclairées n'avaient été plus douces qu'à cette époque.

En 1793, le grand Dubuc fut, comme tous les hommes

(1) La paix entre la France, l'Angleterre et les Etats-Unis fut signée à Versailles le 3 septembre 1783.

supérieurs de son temps, jeté dans les cachots de la *Terreur*. On dit que tous les matins en se levant, il s'écriait : *Mon Dieu, vous voyez le gaillard!* Il soutenait par sa bonne humeur le courage de ses compagnons d'infortune. Sa gaieté inépuisable arrachait le sourire à l'homme le plus triste. Il fut heureux d'échapper au sort de tant d'autres ; mis en liberté, il se retira à son château de Chissey, près Chanteloup, où il mourut en 1797, âgé de 80 ans.

Quelques écrivains amoureux du merveilleux ont imaginé un roman sur une demoiselle Aimée Dubuc de Rivery, née à la Martinique, au quartier du Robert. « Envoyée en France, dit M. Sidney Daney, dans son *Histoire de la Martinique*, pour y recevoir une éducation élégante et soignée, elle passa plusieurs années dans la maison des Dames de la Visitation, située à Nantes. A dix-huit ans, elle fut rappelée par sa famille et s'embarqua dans ce port, en 1784, pour revenir dans sa patrie. Le navire qui la portait, atteint d'une voie d'eau et près de s'engloutir dans les flots, fut rencontré par un bâtiment espagnol qui recueillit l'équipage et les passagers du navire en détresse. Au moment d'atteindre sa destination, le bâtiment espagnol fut attaqué et capturé par un corsaire algérien. Aimée Dubuc de Rivery, accompagnée d'une vieille gouvernante, fut conduite à Alger. Le Dey de cette régence, frappé de sa beauté, et, suivant les mœurs orientales, voulant faire sa cour au Grand-Turc, son maître, lui expédia la jeune fille en présent.

Selim III, qui régna quelques années après sur la Sublime-Porte, ne fut pas insensible aux charmes de la belle captive martiniquaise. La jeune créole devint la

sultane favorite du Grand-Seigneur, et, en 1808, son fils, né en 1785, ayant pris les rênes de l'empire turc, sous le nom de Mahmoud II, elle se trouva sultane validée. »

Sans doute, l'étrange fortune de l'impératrice Joséphine mettait en goût de placer des Martiniquaises sur tous les trônes, de sorte que les géographes, au nombre des productions de la Martinique, pourrait ranger des reines et des sultanes. Ceci est une galanterie très innocente.

« La vérité et la seule vérité de ce roman, dit M. Adrien Dessales (1), est que le sort de Mademoiselle Dubuc de Rivery est resté incertain ; qu'envoyée en France pour y faire son éducation, elle y a été élevée, qu'elle en est repartie à 17 ou 18 ans, et que le navire qui la reconduisait à la Martinique est supposé avoir péri corps et biens. »



(1) *Histoire générale des Antilles*, par Adrien Dessales, t. 2.

HOMMAGE
AU TRÈS REGRETTÉ VICE-AMIRAL
COMTE DE GUEYDON
PAR
UN ADMINISTRATEUR DE LA MARINE

Trois mois se sont écoulés depuis la perte que nous avons faite de M. l'amiral de Gueydon..... Il est temps que les témoignages abondent, se groupent, et que, de leur ensemble, sorte cette vérité de fortifiant exemple : que l'amiral de Gueydon fut un des chefs les plus complets, les plus grands dont s'honore la marine française. L'histoire lui assignera sans doute un rang élevé parmi les meilleurs. Une amitié sage est tenue à plus de réserve. De son vivant, la mienne fut toujours discrète et sans flatterie, contrariante même un peu quand il voulait bien s'y prêter. L'hommage que je viens rendre à sa chère mémoire ne sera même point exagéré par la reconnaissance. Il ne put contribuer à ma modeste fortune. J'étais, depuis quelque temps, au sommet de ma petite échelle avant que son astre vint à l'apogée ; mais je l'ai trop bien connu, trop admiré, trop aimé, pour ne pas lui vouer un culte, un juste tribut de louanges après sa mort.

Les faits, au surplus, et d'éloquents témoins, parleront plus haut que mon empressée et respectueuse amitié.

Louis, Henri, comte DE GUEYDON, vice-amiral, grand

croix de la Légion d'Honneur, décoré de la médaille militaire, officier de l'Université, ravi à notre affection le 1^{er} décembre 1886, naquit à Granville le 22 novembre 1809. Son père, Henri-Jean-François, administrateur de l'Inscription maritime, retardé dans son avancement par douze années de captivité en Angleterre, avait épousé une sœur du contre-amiral baron Lecoupé.

Le grand-père de notre amiral fut Henri Rodolphe, capitaine des vaisseaux du roi en 1781, dont la sœur Marie-Gabrielle de Gueydon avait épousé, le 8 juin 1753, le duc d'Uzès.

Leur plus ancien aïeul connu fut Rostan Gueydoni, comte de Saint-Etienne (diocèse de Nice), seigneur d'Alpy, etc., qui vivait en 1332, et était grand écuyer de Robert d'Anjou, roi de Naples (1309-1343). On voit encore les armes de Rostan Gueydoni dans une chapelle de Saint-Etienne. Elles sont celles que portent actuellement la famille de l'amiral et les branches du même nom mentionnées dans la *France héraldique* : *d'azur au lion d'or, tenant dans ses pattes une pique du même, à la banderolle d'argent*. Devise : *E vince e guida*.

Madame la comtesse de Gueydon est née de Colombet de Landos. Son père, le comte de Landos, chargé d'une mission diplomatique à Panama, fut enlevé de la fièvre jaune à l'âge de trente-quatre ans.

Résumé des services de l'amiral.

Collège d'Angoulême. Elève de 3^e classe, 10 novembre 1825;

Elève de 2^e classe, 23 septembre 1827; de 1^{re} classe, 1^{er} septembre 1828;

Enseigne de vaisseau, 31 décembre 1830;

Lieutenant de vaisseau, 1^{er} janvier 1835 ;

Capitaine de corvette, 30 avril 1840 ;

Capitaine de vaisseau, 9 octobre 1847 ;

Contre-amiral, 22 décembre 1854 ;

Vice-amiral, le 4 mars 1861 ; maintenu, à la limite d'âge, dans le cadre d'activité, ayant commandé en chef pendant la guerre.

61 ans, 22 jours de services effectifs.

Certes, il ne peut me venir à la pensée de comparer notre amiral aux hommes de guerre, aux hardis explorateurs, qui, de Duquesne à Suffren, de Cartier à Lapérouse, de Duperré à Courbet, ont illustré nos fastes, et conquis cette renommée populaire qui rend leurs noms immortels. Ils furent des héros ; la France est fière de chacun d'eux et de leur nombre. En regard de ces intrépides, de ces victorieux, toujours distingué par la valeur et le savoir, mais plus particulièrement remarquable par la multiplicité de ses travaux, par l'activité de son génie, M. de Gueydon fut, pour les destinées très diverses confiées à ses soins, un puissant et immortel bienfaiteur.

Quand, au cours d'événements et de luttes grandioses, quelque vaillant homme, déjà éprouvé, se trouve porté soit au commandement d'une flotte, soit à la tête d'une mission scientifique, il peut, à la faveur de sa science, de son courage, ou de la providentielle fortune des combats, accomplir bientôt des actions du plus grand éclat, du plus haut intérêt pour sa patrie, pour le monde entier, actions intermittentes toutefois, ou isolées. Une année, un jour peut-être, suffit à l'élever aux nues, à fixer sur lui la respectueuse admiration de son siècle et des générations futures ; — mais pour que, sans interruption, sans relâche, dès sa virilité, un marin sorti de la modeste école d'An-

goulême se place résolument et de lui-même, par de plus larges études et méditations, au premier rang de ses émules et de ses anciens; pour que, si les occasions exceptionnelles ne s'offrent pas, il trouve, dans toutes les situations, des éléments d'activité généreuse, d'améliorations enviables, de développements inespérés et féconds; pour que ses contradicteurs et ses adversaires déclarés deviennent le plus souvent ses auxiliaires convaincus; pour que la droiture et la sûreté de ses conseils les fassent rechercher par le chef de l'Etat et ses ministres, aussi nettement que sa supériorité dirige ses collaborateurs de tout ordre; enfin, pour que, dans la circonstance la plus critique, la plus périlleuse, il devienne rapidement un sauveur, il faut qu'un tel homme ait été appelé et choisi d'en haut; qu'il ait été imbu, pénétré des plus riches dons de l'Intelligence Suprême, investi de sa confiance et de sa force.

C'est ce que fait ressortir, avec une compétence toute particulière, en ce qui concerne le salut de l'Algérie, l'émouvante manifestation de Son Eminence le cardinal Lavigerie, à l'annonce de notre malheur. **Cette lettre inspirée est un monument plus durable que le bronze et le porphyre.** Autour de cette urne de bénédictions, une lointaine postérité déposera aussi des couronnes. La presse entière s'est associée à ce grand deuil, en justifiant ses éloges par de précieux détails; et le jour même des obsèques pieusement célébrées en famille et loin du bruit, le Président de la Représentation Nationale annonçait à ses collègues le deuil de la patrie dans des termes qui, eu égard à l'extrême divergence des opinions politiques, font honneur à

une impartialité dont M. Floquet s'est montré, à bon droit, jaloux :

« L'amiral de Gueydon, a dit M. Floquet, était nouveau dans la carrière parlementaire ; mais la France le connaissait et l'admirait depuis longtemps. (Très-bien, « très-bien). Depuis 1825, il la servait avec dévouement « et fidélité. Il avait occupé avec honneur les postes les « plus élevés et les plus périlleux. En 1870, il commandait en chef l'une des escadres qui firent croisière dans « la mer du Nord. En 1871, il inaugura avec la fermeté « du soldat et l'habileté du politique, le gouvernement « civil de l'Algérie (applaudissements). Il pacifia cette « belle colonie, menacée par l'insurrection, et y jeta les « bases de l'administration nouvelle. La mort d'un pareil « homme est un grand malheur pour sa famille, pour ses « commettants, pour tous ses collègues sans distinction. « C'EST UN DEUIL POUR LA PATRIE. (Vifs applaudissements). »

Il ne suffit pas, d'ailleurs, d'avoir vu mon amiral à quelque distance, de connaître ses actes, même les meilleurs et les plus féconds, pour l'estimer à peu près à sa valeur. J'ose à peine me le permettre après une collaboration de cinq ans, et une intimité des vingt années qui ont suivi, sans que jamais un nuage l'ait troublée, sans que ce puissant génie m'ait sù mauvais gré d'une observation, d'une contradiction, d'une critique. Au contraire ; on le verra dans le cours de cet écrit.

Un autre de ses amis, plus jeune que nous, et qui l'avait aussi vu de près, HENRI RIVIÈRE, la glorieuse victime du Tonkin, avec qui j'eus des relations fréquentes, fut l'auteur d'un portrait fait de main de maître, et signé *un attaché d'ambassade*, que publia le *Figaro* à la date

du 24 juin 1866. La première pensée de l'amiral fut de me l'attribuer. Ceci est de Grandpont, dit-il en famille; et voici ce qu'il m'écrivait deux jours après avoir lu le journal.

Solferino, 1^{er} juillet 1866.

« Cher Commissaire général,

« Laissez-moi vous dire bien vite que je conserve
« de vous un souvenir qui ne s'effacera jamais. Je vous
« considère comme un excellent ami, et je vous aime
« comme tel. On dit que l'on ne doit rien avoir de caché
« pour ses amis. Tâchez donc de découvrir pour me le
« dire, le nom du diplomate, auteur du portrait du comte
« de Gueydon, que j'ai lu dans le *Figaro*, et que l'auteur
« ne m'a pas envoyé, malgré l'intention gracieuse et les
« couleurs flatteuses qui révèlent un ami, un ami tel que
« je n'en vois qu'un capable de m'avoir tant flatté, pour
« me rendre méconnaissable.

« Quand nous reverrons-nous? Croyez-moi votre
« ami sincère et dévoué. COMTE DE GUEYDON. »

Ma réponse lui prouva qu'adhérant pleinement à ces soi-disant flatteries, je n'avais ni compétence, ni prétention à les étendre sur certains points, ni surtout à les exprimer si élégamment. Bien que la collection du *Figaro* soit assez répandue, pour que l'historien futur du comte de Gueydon ait toute facilité d'y cueillir ce bel article, j'en veux donner ici quelques passages :

« Les circonstances ne font point seules une carrière.
« Il y faut une qualité dominante, native, qui se trempe
« dans la lutte, se mûrisse à l'expérience, se raidisse ou
« s'assouplisse aux obstacles, se serve comme d'auxi-
« liaires puissants et dévoués, des autres qualités de

« l'âme, et finisse par s'approprier d'une irrésistible
« façon les hommes et les choses. Cette qualité suprême
« qui est, en quelque sorte le sceau du génie ou du talent
« chez tout homme supérieur, fut chez l'amiral de Guey-
« don LA VOLONTÉ (1).

« De tels hommes sentent leur valeur et rêvent pour
« elle un développement complet. Il aimait la marine,
« et précisément parce qu'il l'aimait, il y voulait la pre-
« mière place. Tout se réunissait d'ailleurs en lui pour
« qu'il l'obtînt. Il avait l'intelligence lucide et prompte,
« l'esprit vif et fin, l'énergie froide.

« La volonté qui s'est frayé un chemin, qui a
« triomphé des résistances, s'épanouit à un moment
« donné dans sa force vive, se sent en pleine possession
« d'elle-même et devient l'autorité, non point seulement
« autorité de grade, mais autorité multiple de l'intelli-
« gence agrandie, de la science consommée, des situa-
« tions graves traversées, de l'habitude du commande-
« ment.

« L'autorité de l'amiral de Gueydon, depuis de lon-
« gues années, s'est promptement inféodé et assimilé
« ses officiers, ses équipages, les différents services pla-
« cés sous ses ordres. Peut-être a-t-il mis en pratique,
« autant par adresse que de bonne foi, le mot connu :

Rome n'est plus dans Rome, elle est toute où je suis.

« En effet, selon l'amiral, le plus beau brick de la ma-
« rine française a été le *Génie*, son plus beau vaisseau
« le *Henri IV*. La seule vraie colonie, tant qu'il l'a gou-

(1) La Volonté, selon la parole de Pascal, est la maîtresse-pièce de l'homme, qui donne le branle vigoureux à tout notre être, et de laquelle dépend, avant tout, le mérite de notre vie. (*Panégyr. de Saint François de Sales*, par M. l'abbé H. DIDOT).

« *vernée, a été La Martinique* ; Lorient, de 1858 à 1861,
« *fut le seul port auquel on dût s'intéresser* ; et de 1861 à
« *1866, la seule préfecture maritime a été Brest*. — Il le
« *disait volontiers, paraissait le croire à coup sûr, le*
« *croyait sans doute, et personne sur le Génie, sur le*
« *Henri IV, à La Martinique, à Lorient ou à Brest, n'é-*
« *tait fâché de le croire avec lui.* »

Le Brick LE DUNOIS

En 1827, de Gueydon sort le premier de l'école d'Angoulême (1) ; de la fin de 1837 à celle de 1840, il commande le brick le *Dunois*, attaché à la station du Mexique ; son zèle éclairé, son courage, son ardent patriotisme, furent remarqués dès ce temps-là.

Après avoir porté les premiers secours à la Martinique, à la suite du tremblement de terre, il fut chargé du blocus des côtes du golfe ; et telle était la rapidité de ses mouvements, sous les coups de vent du nord, comme sous les orages de la mauvaise saison, que les Mexicains croyaient à l'existence de deux bâtiments de même espèce. — Mouillé un jour à Sacrificios près d'un brig anglais, il reçoit la plainte de deux marchands français dont l'établissement avait été saccagé par le second de ce bâtiment à la tête de quelques hommes, sous prétexte de vente d'eau-de-vie à des matelots. Couvrant aussitôt de son pavillon les débris de cette case, il envoie un officier demander au commandant anglais la punition des cou-

(1) Le 13 juin 1832, enseigne de vaisseau sur l'*Héroïne* devant Dunkerque, il fut envoyé avec la chaloupe, par temps affreux, au secours d'un côtier en péril, qui sombra à l'instant où M. de Gueydon recueillait le dernier homme. Ballotté par la tempête, il atteignit à grand-peine un petit port de Belgique. (*Galerie historiq. du XIX^e siècle*, par H. LAUZAC, tome 4.)

pables, et la réparation du dommage, ce qui ne pouvait être refusé sans de graves conséquences, Mais, après s'y être résigné, l'Anglais appareilla le lendemain.

Intrépide à l'attaque du fort de Saint-Jean d'Ulloa, puis à l'assaut meurtrier de Vera-Cruz, il entra l'un des premiers dans la place. C'est, dit-on, une balle de son pistolet qui blessa le général Santa-Anna à la cuisse, et nécessita l'amputation.

Présent moi-même peu de semaines après à la Havane, en qualité de commissaire de cette escadre, à laquelle je ne fus envoyé que tardivement, j'entendis M. le Consul général Mollien parler avec beaucoup d'éloges du jeune commandant du *Dunois*, qui fut nommé capitaine de corvette au retour de cette brillante campagne.

Le Vaisseau LE MONTEBELLO. — ORGANISATION DES ÉQUIPAGES.

C'est dans ce nouveau grade qu'en 1842, M. de Gueydon se trouvait commander en second le vaisseau le *Montebello*, portant le pavillon de l'amiral de la Susse. Frappé, dès lors, de certaine confusion dans la composition et l'organisation des équipages, et dans le service même des vaisseaux, il s'occupa d'en rechercher les causes, et prépara théoriquement, puis par une expérience pratique, un système de rôles de combat, de manœuvres et d'exercices de toute nature, qui devint bientôt une des bases les plus essentielles du règlement sur le service intérieur. Malgré les extrêmes différences entre les armements de nos cuirassés et ceux des anciens vaisseaux à voiles, les principes posés par lui sont encore ceux du numérotage actuel; et présentement, l'on aurait peine à se rendre compte de la possibilité d'obtenir sans ce moyen, l'ordre

et la célérité nécessaires dans tous les mouvements des équipages.

Le résultat des méditations de M. de Gueydon, et de l'heureuse application de son système, ne fut toutefois, livré à la publicité, et consacré définitivement que dix ans plus tard, dans un écrit intitulé : *Organisation du personnel à bord*. (Toulon, Avril, 1852). Cette simple brochure in-8°, de 74 pp., expose les considérations générales, et trace les règles de détail, d'un style ferme, clair, concis et correct qui révèle un excellent écrivain militaire.

Le Brick LE GÉNIE.

Le commandement du brick de 20 le *Génie* lui fournit une nouvelle occasion de réformes et de progrès. Ce bâtiment, d'un modèle plus perfectionné que les anciens du même rang, portait, comme eux, vingt caronades de 24, dont la puissance offensive était en rapport inverse de leur encombrement sur le pont. Il imagina et obtint leur remplacement par quatorze obusiers de 20, modifia profondément les dispositions de la cale par un nouveau système d'arrimage; et c'est dans les meilleures conditions de stabilité et de force qu'il accomplit dans l'Océan Pacifique une campagne de près de trois ans (1^{er} février 1845 au 1^{er} décembre 1848), signalée par des études sur le groupe des îles Gallapagos, et par un projet d'établissement français à Punta-Arenas dans le détroit de Magellan; — études qui ont profité en définitive au Chili, plus prompt, plus apte par son voisinage, et plus habile à en saisir et mettre en pratique les avantages pour sa marine, pour celles même de tous les peuples, aussi bien que pour la création d'une colonie pénitentiaire.

CONSEIL DES TRAVAUX. — COMMISSIONS.

Promu capitaine de vaisseau pendant le cours de cette campagne (9 octobre 1847), M. de Gueydon fut appelé à son retour, au Conseil des travaux de la marine, et fit partie de commissions importantes, où l'étendue de ses connaissances et la sagesse de ses avis furent hautement appréciées.

Le Vaisseau LE HENRI IV. — BOMBARDEMENT DE SALÉ.

Le 26 mai 1850, M. de Gueydon est nommé au commandement du vaisseau le *Henri IV*, réuni momentanément, à partir de septembre, à l'escadre de M. le vice-amiral de Parseval. En mars 1851, il commande la station du Tage, à l'époque du mouvement révolutionnaire du maréchal Saldanha contre le gouvernement portugais, et donne, en cette grave circonstance, de premières preuves d'habileté diplomatique. — En même temps, il applique de nouveau, avec un entier succès, les principes d'organisation de son équipage, et rédige la brochure dont il a été parlé plus haut, et qu'il publiera à la fin de son commandement. Au mois de novembre, il reçoit à Cadix, le pavillon de l'amiral Dubourdieu; et lors de l'expédition contre le Maroc, prend part au bombardement de Salé, durant lequel un boulet de canon emporte, à côté de lui, la tête d'un matelot, à la place que lui-même venait de quitter (1).

LA MARTINIQUE

C'est à la Martinique, de 1852 à 1856, que M. de Guey-

(1) Ce jeune marin était le petit-fils d'Arnaut l'académicien et le petit-neveu de Regnault de Saint-Jean d'Angely.

don avait commencé à déployer son habileté administrative, son génie organisateur, et à mériter cet immortel renom de bienfaisance que rien ne saurait obscurcir. Arrivé dans la colonie peu de temps après l'émancipation des noirs, il se rend promptement compte de l'insuffisance des moyens employés pour les arracher à la fainéantise, aux désordres qu'elle entraîne. Quand il prit ce gouvernement, il n'y avait plus de travail; les récoltes étaient insignifiantes; la paresse des noirs s'érigait en hostilité ouverte; la caisse coloniale s'endettait. — Sous l'inspiration de sa charité, tout autant que de la nécessité pressante, il publie un arrêté d'une grande sagesse sur le *Régime du travail*, établit l'impôt comme conséquence de la liberté et des droits civiques, bientôt un autre arrêté sur les écoles; il accomplit après des études opiniâtres, et avec une hardiesse qui surprend et émerveille le département des finances, d'importantes et très difficiles réformes financières, crée la banque de la Martinique, provoque et assure l'immigration des coolis plus dociles, plus intelligents, moins turbulents et moins dangereux que les noirs d'Afrique, améliore les routes, construit des ponts, des églises, un hôpital, et fait descendre de deux lieues jusqu'à Fort-Royal une eau abondante, convoitée depuis un siècle par une population qui, jusque là, ne s'était procuré qu'avec peine la quantité strictement nécessaire, la canalise et la répand à profusion dans toutes les habitations, avec des conditions de bien-être et de salubrité inappréciables. Au bout de trois ans, lors de son départ, la récolte de l'année égalait les plus belles que l'on eût vues sous le régime de l'esclavage; enfin, il y avait une réserve de 180,000 francs dans les caisses du gouvernement. — Quelle hardiesse de con-

ception, quelle énergique initiative, quel irrésistible entraînement obtinrent de tels résultats? Ceux-là seuls le savent qui l'ont vu tous les jours à l'œuvre. Certes, la population de couleur n'avait pas obéi sans murmurer. Cependant le jour de l'inauguration du Château-d'Eau, quand des milliers de spectateurs virent tomber, comme une cataracte, ces eaux si longtemps désirées, ce fut une formidable acclamation. Vive l'amiral de Gueydon ! hurlaient les noirs. — Oui, pour son eau ! ajoutaient quelques rancuniers. — Cette eau-là, disaient d'autres, a lavé toutes iniquités-li. — Le canal Gueydon, en effet, suffirait seul à faire bénir sa mémoire. C'est un bienfait dont la ville de Fort-Royal et ses environs ne sont pas seuls à profiter. En 1862, les nombreux bâtiments de la division du Mexique s'y sont largement approvisionnés, sans que le service de la localité en ait souffert ; tandis qu'en 1779, il en avait coûté plus de cent mille francs à l'Etat pour approvisionner d'eau l'escadre de l'amiral d'Estaing. Ce travail considérable fut, d'ailleurs, exécuté à peu de frais (160,000 francs), grâce à l'heureuse idée qu'eut le gouverneur d'y employer les prisonniers de la colonie, moyennant une faible indemnité, et avec permission de rencontrer leurs familles ; faisant ainsi concourir à leur moralisation l'accomplissement de ses généreux desseins.

Cette période si honorable de la carrière de M. le comte de Gueydon est parfaitement décrite dans une notice de M. le docteur Rufz de Lavison, ancien maire de Saint-Pierre et président du Conseil général de la Martinique, insérée dans la *Revue britannique* d'août 1881. C'est un historique complet, détaillé, dont je ne puis me dispenser de reproduire les passages les plus saillants :

Proclamation du gouverneur à son arrivée (24 septembre 1853.)

« Quel que soit le rang que vous occupiez dans la
« hiérarchie sociale, dans cette hiérarchie bienfaisante,
« nécessaire, inévitable, et par cela même respectable,
« n'oubliez pas que le travail est le premier de nos de-
« voirs ; la charrue honore celui qui la conduit ; le travail
« est l'attribut de l'homme libre ; le travail est la loi de
« tous ; il est la loi de Dieu.

« Combattez avec la charité et la persévérance chré-
« tiennes la licence des mœurs et le vagabondage, ces
« deux fléaux que le souvenir du passé entretient, que la
« loi et la foi catholique proscrivent. Renseignez-moi sur
« le degré réel de votre prospérité, sur vos besoins, sur
« les améliorations à introduire, sur vos moyens de cul-
« ture et de fabrication, ces éléments uniques de l'exis-
« tence d'un pays ; aidez-moi, en un mot. L'initiative doit
« venir de vous ; la bienveillance du gouvernement ne
« vous fera pas défaut. Guidé par le ministre habile que
« l'Empereur a placé à la tête du département, je réus-
« rai, j'en ai confiance, à développer de plus en plus l'es-
« prit de famille et l'amour du travail régulier, ces deux
« sources certaines d'une fertilité qui ferme toutes les
« plaies et efface jusqu'au souvenir de l'esclavage à ja-
« mais aboli.

Adresse du Conseil général au gouverneur (3 octobre 1854.)

« Monsieur le gouverneur, Après avoir terminé ses
« travaux, le Conseil général de la Martinique vient vous
« exprimer sa reconnaissance pour tout le bien que vous
« avez fait à ce pays.

« Vous aviez à peine touché notre sol que nous ressentions les effets de votre intelligente et paternelle administration : l'agriculture était encouragée, les budgets revisés, les travaux publics exécutés avec une stricte économie, et le recouvrement de l'impôt, naguère encore si incomplètement perçu, rétablissait l'équilibre entre nos recettes et nos dépenses.

« Votre sollicitude ne s'est pas bornée là ; les divers projets de décrets que vous avez présentés à l'appréciation du Conseil nous ont donné la preuve de votre infatigable ardeur pour l'amélioration de nos institutions. L'immigration indienne, cet objet de nos vœux, régénérera cette colonie, en y introduisant de nouveaux éléments de travail et de prospérité ; et c'est à vous que nous devons ce bienfait.

« Poursuivez votre œuvre, Monsieur le Gouverneur ; vos arrêtés sur le régime des écoles, la perception de l'impôt et la réglementation du travail sont déjà des monuments impérissables de votre passage sur cette terre de la Martinique, où vous ne résiderez jamais assez longtemps. »

Extraits de deux discours du Gouverneur aux distributions de prix des écoles :

« On se trompe étrangement si l'on s' imagine que l'instruction primaire doit affranchir du travail manuel. L'homme est né pour travailler, et par-dessus tout pour labourer la terre..... C'est d'instruction industrielle, et bien plus d'instruction agricole que vous avez besoin. L'industrie offre des emplois estimables ; mais la plus noble carrière est celle de l'agriculture.....

« Hâtez-vous surtout, mes enfants, d'acquérir

« l'instruction religieuse, qui est le premier besoin de
« l'homme. Sans foi, il n'y a point de conscience ; et sans
« conscience, il n'y a point de vertu. Apprenez à lire,
« apprenez à écrire ; mais gardez-vous bien d'oublier que
« le plus grand nombre parmi vous ne devra sa sub-
« sistance qu'au travail de ses bras. »

*Portrait de l'amiral de Gueydon par M. de Lavi-
son :*

« M. de Gueydon est né à Granville, demi-breton,
« demi-normand, tenace comme l'un, fin comme l'autre,
« disent ses compétiteurs ; figure originale au galbe
« socratique et narquois, l'œil singulièrement vif et intel-
« ligent, qui fait oublier tout le reste ; sa parole, brève et
« impérative, et ses manières un peu brusques, sans
« jamais sentir le marin de théâtre. Il aime la conversa-
« tion, mais en homme sûr de l'arrêter au point où il vou-
« dra. Jamais je n'ai vu chef soutenir mieux la discussion
« avec ses subordonnés, laissant tout dire, mais cédant
« rarement. Le caractère créole ne lui déplaisait pas ;
« son activité répondait à sa volonté ; quoiqu'il entreprit
« beaucoup à la fois, il n'abandonnait aucune chose com-
« mencée, et la suivait jusqu'à son accomplissement.
« Cette activité était vraiment infatigable ; chaque jour,
« après le travail du cabinet, il consacrait quelques
« heures à visiter les travaux en cours d'exécution..... »

DIVISION NAVALE DES ANTILLES

Au cours même de son gouvernement (22 décembre 1854), le grade de contre-amiral reconnaît de si grands et fructueux services. M. de Gueydon revint bientôt à la Martinique, sur la frégate la *Cléopâtre*, commander la division

navale des Antilles. Il y fut accueilli avec un enthousiasme général. Les froissements suscités par ses mesures énergiques s'étaient effacés sous le légitime orgueil qu'éprouvaient les créoles en voyant l'ordre et la prospérité renaître dans la colonie. La Guadeloupe, elle-même, s'associait à ces applaudissements, lorsque l'amiral paraissait dans ses ports ; et, soit à terre, soit sur la *Cléopâtre*, dans de brillantes fêtes, était acclamé le bienfaiteur (1).

Dans ses visites des Antilles, l'amiral est préoccupé, avant tout, de la santé et du bien-être de ses équipages. Il pratique avec le plus grand soin cette maxime de prudence et d'humanité que, si un chef ne doit pas épargner son monde pour l'honneur du pavillon et l'accomplissement d'un devoir impérieux, il n'est pas moins tenu de ménager ses hommes, lorsque rien n'exige qu'ils se fatiguent. Aussi, la *Cléopâtre* demeura-t-elle indemne de l'épidémie de la fièvre jaune, qui sévissait alors cruellement.

Mais, remontant à Terre-Neuve et devant séjourner quelque temps en rade de Saint-Pierre, il saisit une occasion de se rendre fort utile à cet établissement et d'exercer son activité et celle de son équipage. Les communications étaient fort difficiles par terre entre la ville et les bords de la rade, au grand dommage des nombreux navires de pêche qui y arrivent souvent maltraités,

(1) Pour bien des faits consignés dans cette notice, j'ai dû les plus sûres indications à M. le capitaine de vaisseau Cadiou, ancien aide de camp de l'amiral, à M. le commissaire général Dauriac, qui fut longtemps, dans le grade de commissaire-adjoint, chef de son secrétariat, et à M. le docteur Brousmiche, médecin principal de la division navale des Antilles, en 1857 et 1858.

parfois même désemparés et en perdition. La pensée d'une route large et facile de plusieurs kilomètres sur ce rivage accidenté, depuis la ville jusqu'au cap à l'Aigle, est aussitôt exécutée que conçue. Cette route devient de suite un but de promenade et de distractions pour les habitants de cette île peu favorisée. Stimulé par l'exemple, le médecin principal de la division demande à l'amiral et obtient une corvée de 12 hommes, qui relie cette route à l'hôpital, situé à grande distance, en haut de la ville, par un simple sentier d'un mètre de large, sur des terrains peu praticables auparavant. Ainsi, partout et incessamment des bienfaits. C'est le vœu constant de son âme ; c'est le but sans cesse recherché et renouvelé de sa vie.

Informé que des difficultés viennent de surgir entre le gouvernement de la république de Vénézuéla et les consuls anglais et français, et que le pavillon d'un commodore anglais doit se porter dans ces parages, l'amiral de Gueydon s'y rend promptement, en rade de la Guayra, et ne tarde pas à reconnaître que les complications sont dues tout autant à une excessive pression des agents européens sur le gouvernement de l'Etat, qu'aux refus persistants et plus ou moins fondés de celui-ci. Instruit des griefs mutuels, il juge imprudent de les discuter avec tant de personnes, impossible de concilier des prétentions obstinées. Se concertant avec le commodore anglais, il lui fait partager ses vues ; tous deux persuadent alors, non sans peine, aux consuls d'amener leurs pavillons et de leur laisser le soin de régler les points en litige. Connaissant à fond l'affaire, M. de Gueydon obtient même du commodore son assentiment à des facilités plus

amples pour la terminer heureusement. Sur ces entrefaites, la fièvre jaune se déclare à bord de l'*Anglais* et l'oblige à croiser au large pendant quelque temps. A son retour, la solution était obtenue, sous réserve de son adhésion qu'il donne avec empressement.

LORIENT

Les deux préfectures maritimes de Cherbourg et de Lorient allaient devenir vacantes, et l'amiral de Gueydon était appelé par le Ministre, à l'une d'elles, à son choix. Celle de Cherbourg était plus importante; mais le développement de cet arsenal s'opérait sur des plans arrêtés, tandis que Lorient offrait un champ plus libre à de nombreuses améliorations. L'amiral, toujours en quête d'aliements à son activité, n'hésite pas. Approchant du terme de son commandement à la mer, il quitte la *Cléopâtre*, porte son pavillon sur l'*Achéron* qui le ramène en France à la fin de 1858, après avoir éprouvé entre les Bermudes et Terre-Neuve, le plus furieux ouragan. Le baromètre était descendu à 711 millimètres, et pendant 18 heures, l'*Achéron* demeura dans la situation la plus critique.

Lorient, au dire convaincu et persuasif de l'amiral, fut bientôt le seul port auquel il fut urgent de s'intéresser. Pendant les deux années de sa préfecture, voici ce qu'il opéra :

Sous une plus vive impulsion, s'achève le bassin de radoub; sont construits et outillés les bâtiments en fer sur les terrains de Caudan; — construite aussi la première frégate cuirassée, en fer, la *Couronne*. Les deux rives du Scorff sont réunies par un pont flottant; — un champ de manœuvres est établi à Caudan, pour les fusi-

liers marins qui, sur l'avis de l'amiral, formeront désormais deux bataillons, commandés par un colonel. — L'hospice de la ville reconnu insuffisant au traitement de nos malades, l'amiral étudie personnellement et réalise la fondation d'un hôpital maritime à Port-Louis, dans un air pur, à 200 mètres de la mer, et crée en même temps une ambulance à Lorient pour les malades non transportables. — Enfin d'importants travaux sont exécutés à Gâvres, pour des épreuves et des expériences d'artillerie.

BREST

Mais Brest attendait une application plus vaste de ses hautes facultés. Appelé à cette préfecture dans le grade de vice-amiral, il s'y montra de suite éminemment supérieur. Et cependant, cet admirable port avait déjà possédé des préfets maritimes d'un grand mérite, à l'initiative desquels étaient dues de notables améliorations. Seulement, les progrès s'accomplissaient avec lenteur; certaines difficultés semblaient ne pouvoir disparaître qu'avec le temps. Brest, d'ailleurs, n'avait point assez attiré l'attention, ni obtenu la faveur de l'autorité centrale. Quelques esprits exclusifs, passionnés, peu prévoyants, impolitiques, le menaçaient, ou, tout au moins, le taxaient de déchéance. M. l'amiral de Gueydon sut inspirer des vues plus sages et plus grandes à l'Empereur et à son Ministre, M. le marquis de Chasseloup-Laubat. Assuré de leur assentiment, de leur appui, il put marcher résolument dans toute sa force et sa juste confiance en lui-même.

S'occupant, d'abord, du personnel, de l'avenir de son corps, de celui de la maistrance, du bien-être des ouvriers, du sort des familles du littoral, il rédige et publie un

règlement complet de l'école navale, qu'il est autorisé à installer beaucoup mieux sur un vaisseau à trois ponts ; il porte un grand soin à l'organisation et au fonctionnement de l'école des mousses, source importante du recrutement de la Maistrance ; il fonde et réglemente avec la plus babile et scrupuleuse économie, et dans toutes les conditions de garantie d'une éducation militaire et chrétienne, l'établissement des Pupilles de la marine, que tant de veuves et d'orphelins ont dû bénir ; il veut le paiement des ouvriers par quinzaine et surmonte les difficultés qu'on lui oppose ; il sauve par des observations énergiques et réitérées, la bonne administration des arsenaux, d'un des plus grands dangers qu'elle ait courus.

Quant à l'arsenal même, les effets de sa prodigieuse activité, de son habileté à triompher des obstacles que les intérêts privés lui suscitent, sont aussi splendides que nombreux :

Prise de possession, pour la marine militaire exclusivement, de tout le bas de la Penfeld, du jour où le nouveau port de commerce a pu être partiellement occupé ;

Etablissement d'un pont flottant remplaçant le batelage payé entre Brest et Recouvrance ;

Annexion hardie et rapide à l'arsenal, malgré des criailleries et même des menaces, des deux quais Tourville et Jean-Bart, bordés de maisons très-achalandées ; acquisition à prix débattus de tous ces immeubles aussitôt démolis, et, par suite, assainissement des mauvais quartiers voisins, que vient desservir un nouveau et large boulevard, reliant le bas de la ville à sa partie supérieure, et de là, au nouveau port de commerce ;

Convention laborieusement étudiée avec l'administra-

tion municipale pour la détermination des charges et des droits réciproques de la ville et de l'Etat;

Extension considérable de l'enceinte du port, tant au delà de l'hôpital qu'au voisinage de la Tonnellerie et du Bouguen, du côté de Brest, et vers le plateau des ateliers de machines à Recouvrance;

Curage du port et de la rade, opération d'une grande importance en elle-même, et qui contribue, par le dépôt des matières extraites, à l'agrandissement des terre-pleins;

Improvisation, en moins de deux ans, des bassins du Salou, d'une urgence reconnue pour les nouvelles dimensions des vaisseaux, et agrandissement simultané de l'ancienne forme Vauban : c'est là, surtout, que se manifestent les connaissances multiples et étendues du chef supérieur, la sûreté de son coup d'œil, porté chaque jour sur les travaux, pour en accélérer l'exécution, en signaler aux ingénieurs et entrepreneurs les simplifications possibles, et jusqu'aux inconvénients et imperfections de détail.

En même temps, il suivait de près toutes les parties de l'administration de son vaste arrondissement maritime, de Granville à Concarneau, prenant sa large part à l'étude de toutes les questions, de tous les intérêts, publics ou privés, concernant la police de la navigation, le domaine public maritime, les pêcheries, les goëmons et amendements marins, etc; s'égayant ou s'affligeant, selon le cas, des procédés et des illusions de..... l'embryogénie quant à l'avenir de la pisciculture, supposée « *seule capable de faire sortir l'inscription maritime de son arrêt de développement !* »

Je ne dois pas omettre de mentionner ici l'impulsion très empressée et généreuse qu'il donna au service de santé et à l'administration, lors de l'épidémie du choléra, en janvier 1866, et ses fréquentes visites, soit dans les quartiers infectés de la ville, soit dans l'hôpital de Brest et dans celui qu'il avait fait installer à Landerneau.

Et tout cela, avec une aisance, une verve, un entrain, mais aussi avec une attention, un calme, une mesure, une égale et bonne humeur habituelle, que rien ne pouvait déconcerter. *Nihil magnum, nisi quod est placidum*, disait SÈNÈQUE.

Si les projets de M. l'amiral de Gueydon, relatifs à la transformation de la rade et du port de Brest, avaient pu aboutir, la France aurait aujourd'hui, sur l'Océan et en face des côtes d'Angleterre, un établissement naval comparable à celui de Toulon, au point de vue de la rapidité des services à rendre en temps de guerre. Il s'agissait de créer, en rade, un avant-port (fermé par des digues analogues à celles de Cherbourg), où une escadre eût pu se ravitailler en eau calme ; l'Amiral souhaitait plus encore : supprimer les marées dans l'intérieur de l'arsenal, par la transformation de la Penfeld en un bassin à flot. A ces vastes et prudentes conceptions correspondait une dépense de 75 millions, à laquelle ne consentit pas le gouvernement impérial, tout en affectant des sommes supérieures à des besoins plus contestables.

Il est, d'ailleurs, évident qu'une telle œuvre ne pouvait s'accomplir heureusement qu'à l'aide du dévouement sincère et de l'accord parfait de ses collaborateurs, parfois un peu surmenés, mais toujours encouragés par des té-

moignages de confiance, et même d'une certaine condescendance affectueuse. J'en veux donner, pour ce qui me concerne, quelques preuves écrites de sa main et je souhaiterais fort que, de la multitude de lettres et de billets dont il n'était pas avare avec ses principaux collaborateurs, fût fait avec discernement, un choix susceptible d'éclairer ce beau caractère, aussi bienveillant que fort ; de démontrer mieux que toute assertion, que son ambition dominante était de faire le bien, son orgueil — dont on a médité — de sentir qu'il le pouvait, et sa satisfaction (épanouie trop librement peut-être) d'y réussir.

La bonté de son cœur, sa générosité pour le pardon des offenses, son indulgence pour la jeunesse, se sont manifestées par des traits d'exquise sensibilité dont furent témoins ceux qui l'approchaient le plus. Mais, nul n'est parfait. L'expansion d'une supériorité consciente d'elle-même, trop de vivacité tranchante ou ironique dans l'expression, certains débordements de vérités crues, lui suscitèrent parfois d'injustes défiances dans les hautes sphères du pouvoir, et autour de lui des hostilités et des rancunes plutôt que des inimitiés persistantes. Il ne put s'en déshabituer. Telles sont les ombres légères de cet éclatant tableau. Mais, à tout ce que l'on pourra dire de ses défauts, je répondrai hardiment qu'ils n'étaient qu'à la surface, et qu'au moins, ils ne lui firent commettre aucun dommage, aucune faute.

J'arrive aux quelques citations qui me semblent propres à le mieux faire apprécier sous son vrai jour, comme autorité de raison, accessible aux conseils, même à la critique, et pénétré des principes d'une sage administration.

Lorient, 14 septembre 1861.
(à la veille de son arrivée à Brest.)

« Monsieur le Commissaire général

« Je suis très touché de la confiance que, dès aujourd'hui, je vous inspire. J'aime cette confiance, et j'estime qu'elle est indispensable au bien du service. Je suis bien moins jaloux de l'autorité que me donnent mes étoiles que de cette autre autorité que l'on ne peut imposer, et que peuvent seuls donner la justesse des vues et l'amour de la justice. Tout ce que vous ferez pour m'aider à marcher dans cette voie vous créera des titres à ma confiance et à mon affection. Venez me communiquer vos vues ; venez en causer (1), etc... Recevez, etc...

C^{te} DE GUEYDON. »

Brest, 9 janvier 1863.

« Monsieur le Commissaire général,

« La question sur laquelle vous appelez mon attention est de celles sur lesquelles je puis errer. C'est vous

(1) Peu de mois après, cette confiance réciproque était si bien scellée que, par trois fois, en l'absence d'officiers généraux de son arme, et avec l'autorisation du Ministre, il me remit, comme au plus ancien des chefs de service, l'exercice *ad intérim* de ses hautes fonctions pendant des congés de courte durée. C'est ce qui ne s'était jamais vu et ne se verra probablement jamais. Si je mentionne ce fait, dont je m'honore sans puérile vanité, c'est pour montrer combien peu exclusive était sa fierté militaire, et par reconnaissance pour les officiers de tous les corps, les militaires les premiers, qui, dans ces trois occasions, me donnèrent le plus loyal concours. (11 février et 8 juillet 1862. — 1^{er} février 1863.)

« dire que quand il me sera démontré que ma pensée
« n'est pas pratique, et surtout qu'elle n'est pas avanta-
« geuse pour le commissariat que je veux
« sauver avec ou malgré lui, je l'abandon-
« nerai. Je vous sais très-bon gré de votre communica-
« tion. J'aime la controverse; il est rare que je n'en tire
« pas profit pour améliorer ce que je fais. »

C^{te} DE GUEYDON.

« 1^{er} Décembre 1854. — Lisez, critiquez style et fond, et
« communiquez-moi vos impressions et observations. »

« 3 décembre 1864. — Mon cher Commissaire général,
« voici mon œuvre administrative. J'ai empiété sur votre
« terrain; aussi est-ce à vous que je veux la communiquer
« tout d'abord, afin d'être rectifié, amplifié s'il est néces-
« saire, le moins possible toutefois; car en reproduisant
« certains détails, on infirme ceux qu'on laisse à l'écart;
« et il ne faut rien infirmer; il faut être armé de pied en
« cap.

« 4 Décembre. — Je vous envoie le reste de mon
« projet. — Epluchez, critiquez; vous savez que, tendant
« sans cesse au bien, la critique, loin de me blesser, me
« plait infiniment. Ce n'est qu'à cette condition qu'on
« peut faire de bons règlements. »

C^{te} DE GUEYDON.

Il dictait abondamment, chaque jour, avec grande facilité et précision, souvent en présence du chef de service intéressé, ou même, en conseil, certains procès-verbaux de délibérations ardues, qu'il tenait à présenter à sa manière, sans rien déguiser des opinions contraires à la sienne. Et si, alors, il surprenait ou croyait apercevoir le

moindre signe de contradiction, sa phrase, lancée déjà, se retournait sur la pensée qu'il devinait ou supposait, et il l'épousait franchement ou détruisait, sans merci, l'objection à peine entrevue.

Un jour qu'il ne se sentait pas en verve, — e'était rare, — me voyant silencieux et soucieux à la lecture d'un projet de rapport qu'il venait de dicter, et dont il n'était pas lui-même content, il m'engage à le refaire ; et dès qu'il reçoit ma minute, voici comment il l'accueille :

Brest, 5 décembre 1865.

« Merci ; votre contre-projet est excellent. C'est court, « c'est net ; cela rend parfaitement ma pensée. Merci « encore ; et sentiments bien affectueux. »

C^{te} DE GUEYDON.

Se peut-il plus gracieux abandon d'amour-propre ?

L'ESCADRE D'ÉVOLUTIONS.— SOUVENIRS DE BREST.

Au printemps de 1866, M. l'amiral de Gueydon prit le commandement de l'escadre d'évolutions.

A son départ de Brest, il ne voulut point accepter de visites et félicitations officielles ; mais il exprima par lettres à ses principaux auxiliaires sa reconnaissance de leur empressée collaboration. — Voici quelle fut ma précieuse récompense :

Brest, 7 avril 1866.

« Je n'ai qu'un regret de ce refus : C'est de m'être
« privé d'une dernière occasion de répéter publiquement
« que JE TIENS EN HAUTE ESTIME ET CONSIDÉRATION LE
« COMMISSARIAT DE LA MARINE, et son chef, M. le Com-
« missaire général Guichon de Grandpont.— Vous ne vous

« êtes servi de votre profonde érudition que pour faciliter
« mon action. Cela ne m'a point échappé (1). — Laissez-
« moi donc vous en remercier, en vous serrant une der-
« nière fois la main, avec l'effusion du cœur. »

Votre bien affectionné,

Le V.-A. Préfet maritime,

C^{te} DE GUEYDON.

Déjà, on l'a vu, lorsque s'élaboraient des projets funes-
tes à une bonne administration, il écrivait : Je veux
sauver le commissariat avec ou mal-
gré lui; et il ajouta le 25 décembre 1867 :... « Mais,
« pour atteindre ce but, il faudrait marcher en arrière, et
« replacer la pyramide sur sa base. Tant qu'on ne revien-
« dra pas à cet axiome élémentaire, que pour que la
« barque soit droite, il faut que chacun soit à son poste,
« on changera perpétuellement, mais on ne créera rien
« de stable. »

C^{te} DE GUEYDON.

Comment de si bienveillants égards, unis à tant d'éner-
gie et de sagesse, n'auraient-ils pas inspiré le dévoue-
ment le plus sincère, les plus heureux efforts pour répon-
dre dignement aux vues élevées d'un pareil chef?

Il serait bien désirable pour l'histoire de la marine, de
l'artillerie et des constructions navales, autant que pour
sa propre renommée, que la participation de M. de Guey-
don aux progrès, pendant son commandement de l'escadre
d'évolutions, fût déterminée d'une manière précise. Etant
sans aptitude pour le faire, je rappellerai seulement que

(1) Que de fois en 25 ans, mon Amiral, j'ai dû vous désabuser par
mon épaisse ignorance de tant de choses que des écoliers savent sur
le bout du doigt !

cette belle escadre, lors de l'invasion des Etats Pontificaux, contribua, par la transmission des ordres de marche, par sa présence et par l'attitude décidée de l'Amiral près du Général en chef, à la victoire de Mentana qui sauva le Souverain Pontife.

Mais, si je regrette de n'être point à même de donner des détails militaires et techniques, au moins aurai-je la consolation de laisser mon cher amiral s'épancher familièrement avec moi, en appréciations de sa position et de son rôle, en souvenirs et en regrets sur Brest, sur les retards et sur les dangers qui menacent l'achèvement ou la consolidation de son œuvre.

« Solferino, 1^{er} juillet 1866.

« Si vous saviez comme on s'ennuie au mouillage
« des îles d'Hyères ! Pas de politique ! pas d'annexion à
« faire ! pas même d'incendie à éteindre ! l'oubli ! voilà
« pour le quart d'heure le lot de l'escadre. Pourtant il
« faut travailler, mais hélas ! à trouver des moyens de
« destruction, triste emploi de l'intelligence, triste pour
« moi surtout, qui aime tant à construire Vivent mes
« anciens collaborateurs toujours ! Dites, quand vous en
« trouverez l'occasion, que je regrette Brest, tout en étant
« flatté du poste que j'occupe. » C^{te} DE GUEYDON.

« A bord du *Solférino*, 14 décembre 1866.

« Créer est décidément plus attrayant que de
« s'exercer à détruire. Et pourtant, le monde est ainsi
« fait. La gloire ne s'acquiert qu'en détruisant. Je fais
« tout ce que je peux pour rendre nos nouveaux vais-
« seaux redoutables. Le canon n'est plus suffisant. Son
« rôle D'ULTIMA RATIO est disputé par le bélier ; et comme

« les bêtes à cornes, nos nouveaux vaisseaux doivent pré-
« senter leurs têtes et couvrir réciproquement leurs flancs.
« Mais, que de résistances à surmonter, que d'amours-
« propres à ménager, que d'écueils à traverser pour faire
« prévaloir une idée simple !...

« A Brest, le boulevard se fera, malgré toutes les oppo-
« sitions, parce qu'il donne satisfaction à tous les inté-
« rêts. La Marine n'a aucune raison sérieuse pour refuser
« une vue que l'on a déjà de dessus le pont ; la ville de
« Brest a tout à gagner à avoir une belle rampe bordée
« de maisons gaies..... Je vais plus loin : jamais on n'ar-
« rivera à supprimer mon pont flottant ; et l'on arrivera
« forcément à donner aux habitants de Recouvrance plus
« de facilités pour aller au port Napoléon. Vous savez
« que c'était mon intention. Mais ces facilités, comme le
« passage sur le pont flottant, doivent rester subordon-
« nées aux convenances de la Marine, afin de ne pas
« créer des exigences déraisonnables.

« C^{te} DE GUEYDON. »

« Solférino, 25 décembre 1867.

« Je crains que mon rôle ne soit fini. J'ai une ma-
« gnifique escadre, prête à tout entreprendre. Ce n'est
« pas ma faute si, en allant à Civita, je n'ai rien ren-
« contré sur mon chemin, si ce n'est la tempête ; mais les
« victoires sur la mer et les vents ne rapportent rien.

« Les maisons du quai Tourville s'abattent (me dites-
« vous). Mais le boulevard ? mais l'avant-port ? mais ces
« appontements, sans lesquels Brest restera et deviendra
« même chaque jour un port de second ordre ? Mais,
« qu'est-ce que tout cela devient ?.....

« C^{te} DE GUEYDON. »

Ce commandement de l'escadre d'évolutions suggérait d'ailleurs à M. l'amiral de Gueydon, d'abord une *Note sur sa campagne de 1866*, puis des *Recherches sur les principes primordiaux et fondamentaux de toute tactique navale* (Toulon, 1868, in-8° avec planches). Et il poursuivit le même sujet dans une *Note* (ou discussion) *sur l'analyse des diverses tactiques navales* (*Revue maritime*, année 1870.) Ces écrits, très remarquables par la solidité des principes et la fermeté de conviction de l'auteur, ne le sont pas moins par la lucidité des démonstrations.

• CONSEIL D'AMIRAUTÉ. — ESCADRE DES MERS DU NORD

Après le 4 septembre 1870, M. de Gueydon qui présidait, depuis deux mois seulement le conseil d'amirauté, fut appelé au commandement de l'escadre des mers du Nord. L'absence du corps de débarquement rendit inutiles les efforts de l'armée navale.

L'ALGÉRIE

De son glorieux gouvernement de l'Algérie, je ne saurais, je n'oserais rien dire moi-même, après le grand témoignage de son Eminence le cardinal Lavigerie, si ce n'est pourtant que j'ai su personnellement tous les dangers qu'il a courus dans le commencement, ainsi que sa courageuse épouse, les contradictions ignorantes ou intéressées qu'il a dû vaincre, les ennuis, les insultes qu'il a dédaignées, et les inquiétudes de ses amis à son sujet. Je ne puis, ensuite, que transcrire ce que M. le comte Henri d'Ideville a publié, tant dans son ouvrage intitulé le *maréchal Bugeaud* (notes des pages 437 et 472

du tome second), que dans le journal le *Figaro* du 3 décembre 1886 :

1. *Note p. 437.* — « Le général Bugeaud ne pensait
« point qu'il fût possible d'obtenir de l'Arabe rebelle une
« autre indemnité que des troupeaux ou du grain. Trente
« ans plus tard, cependant, un de ses successeurs au gou-
« vernement général de l'Algérie, le seul peut-être qui,
« par la hauteur et la puissance de son intelligence, l'au-
« dace et la promptitude de ses résolutions, puisse être
« comparé au duc d'Isly, M. le vice-amiral comte de
« Gueydon, obtenait, après l'insurrection de 1870, des
« Kabyles révoltés, un important tribut en argent. Le
« passage de l'amiral de Gueydon en Algérie a creusé
« de profonds sillons; en trois ans, il fit plus pour la
« colonie que tous les gouverneurs généraux de Napc-
« léon III. Aussi, n'est-ce point une vaine flatterie qui lui
« fit accorder le surnom d'*amiral Bugeaud*.

« Pour en revenir au tribut obtenu par le premier gou-
« verneur général civil comte de Gueydon, on se souvient
« qu'après le 4 septembre 1870, notre colonie d'Afrique
« faillit nous échapper. L'insurrection s'étendit comme
« une trainée de poudre dans les trois provinces; et les
« chefs arabes, ces anciens hôtes de Compiègne, jusqu'a-
« lors si fidèles à la France, voyant le gouvernement de
« l'Empereur renversé, se crurent eux aussi, comme
« jadis les républicains de 1848, vis-à-vis d'Abd-el-Kader,
« déliés de leur serment!

« Les décrets du citoyen Crémieux, assimilant les Juifs
« indigènes aux Français, et donnant à l'élément civil et
« radical tout droit sur le gouverneur de la colonie,
« mirent le comble au désordre. Sans l'énergie de quel-

« ques officiers généraux, revenus en toute hâte de France,
« notre colonie nous échappait. — Des massacres, des
« incendies, des pillages eurent lieu jusqu'aux portes
« d'Alger.

« Ce fut alors qu'après l'énergique répression de la
« révolte par le gouverneur général de Gueydon, on songea
« à utiliser la victoire. A peine débarqué, l'amiral pensa
« à faire peser sur les Kabyles insurgés les frais de la
« guerre. Il rassembla le conseil supérieur composé des
« hauts fonctionnaires de la colonie, et demanda à l'aréo-
« page à combien de millions il croyait pouvoir évaluer
« le chiffre d'indemnité à réclamer à l'insurrection. Ces
« messieurs se prirent à sourire, ajoutant que l'Arabe ne
« possédait rien, et qu'à grand peine, nous pourrions
« tirer de lui quelques centaines de mille francs. C'est
« bien, Messieurs, reprit l'amiral en congédiant le conseil,
« je vous donnerai mon avis demain. Sur ce, le nouveau
« Bugeaud manda au palais de Mustapha le directeur
« des douanes et s'enferma avec lui. Ils travaillèrent toute
« la nuit et compulsèrent ensemble les registres des
« douanes établis depuis plusieurs années. Le lendemain,
« le conseil se réunit. «J'ai réfléchi, Messieurs, dit le
« gouverneur général, c'est quatre millions que je
« demande aux Kabyles; et dans quinze jours, ces quatre
« millions seront ici. » Tout se passa comme l'avait pré-
« dit l'amiral: Plutôt que de voir leurs biens, leurs mois-
« sons, leurs champs séquestrés, les Kabyles qui depuis
« longues années avaient exporté du bétail et des pro-
« duits de toute sorte (le registre des sorties en faisait
« foi) apportèrent leurs économies, et payèrent en pièces
« de cent sous à l'effigie de Louis-Philippe et de Napo-
« léon III les quatre millions exigés par l'amiral. »

2. *Note de la page 572.* — « A propos de l'importance
« de l'intérêt agricole, dans une note page 437 relative
« au vice-amiral comte de Gueydon et aux contributions
« de guerre prélevées par lui après l'insurrection de 1870,
« il s'est glissé une erreur sur laquelle nous devons reve-
« nir. Ce n'est point à la somme de *quatre*, mais de *dix*
« millions que s'est élevé le chiffre de l'impôt de guerre
« perçu par l'amiral sur les tribus Kabyles de la subdi-
« vision de Dellys. Une seconde contribution de guerre,
« dont furent frappés les rebelles de la province de Cons-
« tantine dépassa 25 millions. Les Kabyles, en outre,
« rachetèrent une partie des terres séquestrées; bref,
« d'après une loyale déclaration, faite au conseil supérieur
« du gouvernement par le général Chanzy, plus de 60
« millions rentrèrent dans la caisse de la colonie, de par
« le fait de son prédécesseur, l'amiral de Gueydon. »

3. *Figaro, 3 décembre 1886.* « L'amiral de Gueydon,
« gouverneur de la Martinique en 1855, laissa dans l'île,
« comme grand administrateur, de tels souvenirs qu'au
« moment de la crise de 1871 en Algérie, M. Thiers,
« président de la République, tout en maintenant le gou-
« vernement civil, n'hésita pas à confier à ce soldat éner-
« gique le salut de notre colonie désorganisée et avilie.
« Tout était à reconstruire; le trouble, la discorde, ré-
« gnaient partout, l'insurrection agitait encore les
« Kabyles. Les municipalités (quelles municipalités!)
« étaient maîtresses. L'autorité était bafouée: partout
« la terreur, la misère. L'Amiral comprit le mal, l'envi-
« sagea froidement et sans hésiter, sans tâtonner, se mit
« le lendemain à l'œuvre.

« Le nouveau gouverneur était, il faut le dire, une

« des organisations les plus puissantes, une des intelli-
« gences les plus vastes que l'on puisse rencontrer. Dans
« la marine, on sait ce qu'il valait. Tempérament autori-
« taire, son esprit pratique, sa volonté indomptable, son
« vaste bon sens accomplirent des prodiges. Premier
« ministre, le comte de Gueydon eût relevé la France. Il
« se plaisait à raconter qu'à la suite de ses premiers suc-
« cès dans le gouvernement de l'Algérie, le Président
« Thiers voulait lui confier un portefeuille. Je connaissais
« trop l'homme, disait M. de Gueydon, pour accepter.
« Monsieur le président, répondis-je à M. Thiers, vous
« êtes un opiniâtre, moi je suis un entêté. Nous ne siège-
« rions pas une demi-heure en face l'un de l'autre, sans
« nous jeter les encriers à la tête. Croyez-moi, laissons la
« Méditerranée entre nous. Je peux faire quelque bien en
« Afrique. Or, là, aucun de nous ne gênera l'autre. »
« M. Thiers admit en souriant ce raisonnement, et n'in-
« sista plus.

« Pendant les deux ans et demi de son administration,
« le gouverneur civil régénéra de fond en comble la colo-
« nie. — Le projet rêvé pendant la nuit, le travail conçu
« et élaboré le matin dans sa large cervelle, étaient
« ordonnés le soir, et bon gré mal gré, il fallait le lende-
« main obéir et exécuter. L'impulsion qu'un homme de
« décision et d'initiative imprime aux instruments sous
« ses ordres peut soulever des montagnes. En voyant
« de près l'amiral de Gueydon, on pouvait entrevoir ce
« qu'avait pu faire Napoléon I^{er}. L'ordre, la sécurité ré-
« tabliss, les villages incendiés par l'insurrection, sortant
« comme par enchantement de leurs ruines, des routes
« créées, des plantations nouvelles couvrant le sol, des

« centres de populations installés, le séquestre effectif
« étendu sur d'immenses territoires arabes, l'administra-
« tion, la magistrature expurgées, la religion respectée.
« Voilà, en quelques mots, l'œuvre laissée par l'amiral de
« Gueydon en Algérie.

« Le maréchal Mac-Mahon, à peine chef de l'Etat, au
« 24 mai 1873, releva de ses fonctions cet incomparable
« administrateur. Le comte de Gueydon, autoritaire, con-
« servateur, catholique, fut remplacé par le président du
« centre gauche, le député-général Chanzy, qui suivit
« religieusement, on doit le dire, les errements de son
« prédécesseur.

« Esclave du devoir et de la discipline, le grand servi-
« teur et patriote congédié se soumit sans réclamer et
« occupa ses loisirs, qui valaient mieux, à l'agriculture et
« et à la question de l'enseignement populaire.....

« HENRY D'IDEVILLE. »

DERNIERS EFFORTS

Supérieur aux misères et aux subtilités de la politi-
que et de la raison d'Etat, M. l'amiral de Gueydon ne se
confinait pas si étroitement dans la retraite, qu'il cessât
de prendre une part active au relèvement de la patrie par
son exemple et par ses conseils, sans tenir plus de compte
de l'ingratitude, que le pauvre sage de l'Ecriture, laissé
dans l'oubli après qu'il eût sauvé sa ville assiégée (*Ecclé-
siaste*, IX, 14-15.)

Lors de son admission aux *Unions de la Paix sociale*,
fondées par M. Fréd. Le Play, il y prononça, avec cette
verve narquoise dont a parlé M. de Lavison, des paroles

sensées et fermes qui obtinrent de vifs applaudissements, et dont cette société a gardé le souvenir.

En 1874 et 1875, l'inspection générale des Equipages de la flotte dans tous les ports militaires lui est confiée...

Il profita de cette tournée pour se rendre un compte exact de l'utilité de conserver les arsenaux de Rochefort et de Lorient, et pour rassurer, autant qu'il était en lui, les intérêts menacés, intimement liés à ceux de l'Etat.

Membre influent, trop influent, de la commission mixte des travaux publics, il en fut éloigné en mai 1882, à la suite d'une discussion sur la défense de Cherbourg. Il m'écrivit de Kerlaran, le 12 juin : « Je vous lirai l'avis « que j'ai émis sur la défense de Cherbourg ; cela vous « intéressera, et j'espère que vous direz encore : C'est « frappant ! »

.

LA DÉPUTATION. — LES ADIEUX

Au commencement d'octobre 1885, M. l'amiral de Gueydon est élu député de la Manche, avec toute la liste conservatrice. — A mes félicitations mêlées d'anxiétés sur les épreuves auxquelles l'exposera son dévouement, il répond le 17 octobre :

« MERCI DE VOTRE CONSTANTE AFFECTION. PRIEZ
« POUR MOI. C'EST BIEN LOURD A MON AGE. C'EST UN
« GRAND SACRIFICE. »

Ce sont les dernières lignes que j'ai reçues de lui, et je redis souvent, avec l'éminentissime cardinal : — « VOUS
« SAVEZ COMBIEN JE L'AIMAIS, COMBIEN IL AIMAIT LA

« FRANCE, QU'IL A SI NOBLEMENT SERVIE. MAINTENANT
« TOUT EST CONSOMMÉ. »

.

Il est donc bien vrai, chère Patrie, que la perte d'un tel citoyen est pour toi un juste sujet de deuil ; que tu es redevable de merveilleux bienfaits à cette passagère existence d'un de tes plus nobles fils ; que les louanges, les honneurs, les biens terrestres n'ont pu t'en acquitter pleinement ; que le témoignage même de sa conscience a dû porter plus haut ses aspirations et ses vœux ; et qu'il appartient à Dieu seul, adoré et servi par lui sincèrement, de le récompenser selon sa foi et selon ses œuvres.

Brest, 1^{er} mars 1887.

A. GUICHON DE GRANDPONT.

~~~~~



# MODE D'ADMINISTRATION

A LA FIN DU SIÈCLE DERNIER

---

En 1862 nous étions en service au port de Cherbourg. Jusqu'à cette époque, le contrôle de la marine avait été chargé de la garde et de la conservation des archives. Le ministre ayant prescrit la remise de tous les registres, papiers, cartons, liasses, etc., à l'administration de la marine, une commission, peu archéologique, fut nommée pour faire un triage de tous ces documents, conformément aux indications ministérielles.

Il y avait assurément bien des registres et papiers bons à être envoyés au pilon ou à faire des cartouches, mais il s'en trouvait dans le nombre qui offraient un intérêt réel pour l'histoire de la localité.

Nous eûmes la bonne fortune de jeter un coup d'œil trop rapide sur toutes ces paperasses, et nous pûmes sauver d'une destruction complète quelques documents fort inutiles, il est vrai, pour le service, mais en revanche précieux pour l'histoire de Cherbourg. Nous citerons, entre autres, le dossier de l'affaire survenue entre l'abbé Moreau, chargé de l'administration des biens de l'abbaye du Vœu et l'ordonnateur de la marine.

C'est cette discussion que nous désirons faire connaître, pour donner une idée de la manière de procéder à cette époque, en matière d'administration.

Pour comprendre cette affaire, il est nécessaire de dire en quelques lignes ce qu'était l'abbaye du Vœu, près de Cherbourg.

En 1145, la reine Mathilde, veuve de l'empereur Henry V et femme du comte d'Anjon, faisant voile pour l'Angleterre, où elle allait soutenir les droits de son fils Henry Plantagenet contre Etienne de Blois (1) fut assaillie par une violente tempête. Elle fit vœu, si elle échappait au danger, d'élever une chapelle à la Vierge Marie, au lieu où elle aborderait. Son vœu fut exaucé; le navire qui la portait arriva dans la partie de la baie de Cherbourg, comprise actuellement dans le port militaire, et qui avait pris le nom de Chantereyne. D'après la tradition, le pilote de ce navire aurait dit à Mathilde : *Cante Royme, veci terre.*

Mathilde fit donc construire une chapelle sur ce rivage. Son fils, Henry II, la seconda dans l'exécution de son vœu et fonda, près de cette chapelle, une abbaye qui prit le nom de Notre-Dame-du-Vœu.

Cette abbaye subsista jusqu'en 1774, où elle fut supprimée par l'évêque de Coutances.

Les bâtiments servirent d'abord de résidence au duc d'Harcourt, gouverneur de la Normandie, à son frère le duc de Beuvron, lieutenant général de cette province et à divers personnages. Ils furent ensuite appropriés à l'usage d'hôpital pour la marine; quelques dépendances

---

(1) Michelet, t. III p. 371.

servirent de baigne jusqu'à la Restauration. Cet établissement est maintenant à la disposition du département de la guerre, qui a converti les nombreuses salles en magasins d'habillement et de campement.

L'abbaye, lors de sa suppression, avait des immeubles aux environs de Cherbourg et dans divers points du département. Ils étaient loués à des particuliers, et l'abbé Moreau, un des anciens religieux, qui s'occupait de la gestion de ces biens, avait continué les mêmes fonctions, pour le compte de la marine, les propriétés et bâtiments de l'abbaye ayant été affectés au service de la marine par la loi du 29 décembre 1790.

L'abbé continuait à résider dans le monastère, pendant que les autres moines s'étaient dispersés.

C'est ce que nous fait connaître la lettre ci-après en date du 5 juillet 1791, de l'ordonnateur au ministre de la marine.

Monsieur le Ministre,

Par la dépêche dont vous nous avez honoré le premier de ce mois, vous désirez connaître si le district de Cherbourg a reçu la loi qui affecte au service de la marine divers bâtiments et terrains dépendant de l'abbaye de Cherbourg, et si nous avons fait les démarches nécessaires pour la remise des titres de propriété des dits terrains et bâtiments.

Nous avons l'honneur de vous rendre compte que le district a reçu cette loi, et que, depuis plus d'un mois, nous sommes en possession de tout ce qui nous est attribué, mais que nous n'avons pas encore les titres de propriétés ni les baux des fermiers.

M. Moreau, prêtre, qui était chargé par l'abbé de l'administration des biens de l'abbaye, avait aussi le dépôt de ces titres. Il a été chargé d'en extraire ceux qui nous concernent pour nous les remettre. L'opération exige du temps, nous ne négligerons rien pour la faire accélérer.

La remise des baux nous aurait déjà été faite si ce n'est qu'il y en a qui exigent des ventilations que le district n'a pu encore faire avec les acquéreurs d'une partie des biens.

M. Moreau continue d'occuper un logement qu'il avait dans l'abbaye, où il est à portée de faire, dans les archives (1), les recherches dont le district l'a chargé. Il continue aussi d'y dire la messe, pour l'acquit de quelques fondations. Mais comme ces messes attirent le public dans l'intérieur de l'abbaye, qu'il peut venir des circonstances où ce serait une gêne, et que même, dès à présent, cela exige une plus grande surveillance, pour empêcher qu'on ne s'introduise dans l'intérieur de la maison, il conviendrait de prendre des mesures avec l'Evêque du département pour que ces fondations fussent acquittées dans une paroisse voisine.

Jusqu'ici M. Moreau a veillé à la sûreté de la maison, mais nous pensons qu'il serait nécessaire d'avoir un gardien chargé d'y veiller plus particulièrement, et à qui nous pourrions donner 24 livres par mois et son logement.

Les choses restèrent en cet état jusqu'en 1791.

---

(Ces archives avaient été détruites en grande partie lors des invasions des Anglais, principalement en 1293, 1418, 1574, 1758.)

Pendant ce temps, on avait pris de nouvelles dispositions pour utiliser les vastes pièces de l'abbaye, les unes servant de prison aux marins anglais pris par les corsaires, les autres de salles de malades.

Ces divers changements d'affectation, de destination, avaient obligé l'abbé Moreau à remettre à l'administration une pièce de terre et deux jardins dont il avait la jouissance, pour la somme de 36 livres ; de plus, cet abbé, paraît-il, n'était pas payé de ses fonctions d'aumônier de l'hôpital. Il réclamait de ce chef une indemnité de 300 livres.

Son mémoire, adressé aux membres du comité de la marine, à Cherbourg, se terminait par ces mots : « Un républicain a lieu d'attendre une prompte réponse de vrais et purs républicains. »

Il paraît cependant que sa demande ne fut pas accueillie comme il l'espérait, car il la renouvela bientôt en l'adressant à M. Lefourdrey, président du comité

Ce second mémoire fut plus pressant que le premier. L'abbé Moreau demandait des arbitres pour déterminer l'indemnité annuelle qu'il y avait lieu de lui accorder. M. Lefourdrey ne donna pas plus de satisfaction à ses réclamations qui, d'après une correspondance particulière, *étaient horribles*.

L'abbé ne se tint pas pour battu. Le 18 pluviôse an III (6 février 1795), il s'adressa à l'administration générale du district de Cherbourg. Dans son plaidoyer, il fait l'énumération de ses griefs contre l'administration de la marine. Un de ceux qu'il met en avant est « de voir qu'un de ses jardins, avec la maison y attenante, a été gracieusement donnée au concierge par la marine. »

Par quelle fatalité, dit-il, l'exposant ne peut-il aborder l'administration de la marine, et pourquoi le citoyen Baudouin, qui en est le chef, s'acharne-t-il à repousser les demandes et les démarches qu'il a faites inutilement auprès de lui ?

Pourquoi ce fonctionnaire public, qui doit audience et justice à ceux que la loi lui envoie, s'est-il permis d'insulter de la manière la plus grossière à sa patience, en refusant de lire son mémoire et ses pièces ?

Pour cette fois, les invectives de la part d'un prêtre qui en avait dépouillé le caractère sacré et qui était alors commis au directoire du district de Cherbourg, ne restèrent pas sans réponse. L'agent maritime Baudouin lui écrivit la lettre suivante, datée du 23 brumaire.

J'ai lu avec attention, citoyen, les pièces que vient de me communiquer le contrôleur de la marine, relativement à l'indemnité que tu réclames pour la non-jouissance de deux petits jardins situés dans l'enceinte de la ci-devant abbaye de Notre-Dame-du-Vœu près Cherbourg. Plus je prends de renseignements sur cette affaire et moins j'aperçois la légitimité de ta demande.

C'est ce qui me détermine à te prévenir que mon devoir et les intérêts de l'Etat m'engagent à t'inviter à laisser là une pareille réclamation.

Cependant comme il importe de justifier le parti que je me permets, et de faire connoître celui où tu voudrais m'amener, je vais donner quelques légers détails qui pourront servir d'instruction à ceux auxquels tu communiqueras ma lettre.

Quelqu'un se disant procureur du ci-devant abbé de Bayanne, supérieur de Notre-Dame-du-Vœu près Cherbourg, a loué à toi qui étais de la maison et qui y disois la messe, deux petits jardins et maison de 36 livres par an, pour neuf années, à compter du mois de septembre 1790 (vieux style).

Ces jardins étoient en très bon état, tu n'as dû y faire aucune bonification, ainsi ta demande tombe de droit : d'un autre côté, tu en as joui pendant plus de deux ans, sans payer, et en supposant que tu fûst habillé à réclamer une indemnité, ce non paiement t'en tiendrait facilement lieu. Et si je te faisais payer le loyer de la maison que tu occupois à l'hôpital, lorsque je suis arrivé à Cherbourg, et que, par une sorte de complaisance, on t'a laissé jusqu'à ce jour, tu serais redevable à la République, de plus qu'un jugement de faveur ne pourrait t'allouer en dédommagement pour la non jouissance de ces deux petits jardins, pour lesquels ta conscience te dit en secret que tu n'as pas dépensé un sol d'entretien extraordinaire.

Et comment se peut-il aujourd'hui que tu viennes avec une sorte d'assurance réclamer une somme de 3,800 livres (ses prétentions, paraît-il, avaient considérablement grandi), à titre d'indemnité, pour le temps que tu n'as pu ni dû l'occuper ? Ah ! citoyen Moreau, tu n'y as pas réfléchi. Ces deux petits jardins ne valent pas intrinsequement la somme que tu réclames en dédommagement. Se peut-il que tu ose élever une prétention et venir, trois ans après que la République s'est justement emparée des biens de l'abbaye, faire un étalage de prétention illusoire et demander, avec un air de justice, qu'une portion de terre, qui t'a été louée 36 livres par an, te soit payée

à raison de 510 livres par chaque année, que tu dis avoir à jouir? Tu appelles cela du patriotisme? *Oui c'est de celui qui régnait dans l'abbaye dont tu étais le prêtre.*

Je suis fâché de te dire de telles vérités, mais je suis indigné quand je vois les finances de la République attaquées par des hommes qui se disent sans-culottes et qui voudroient s'en donner au moins une paire de drap d'or aux dépends de l'Etat. Je laisse à ta conscience à juger si je dois écouter plus longtemps une pareille réclamation.

Si tu crois que je n'ai pas agi au nom de la justice et de l'équité, et que tu te sentes le courage de réclamer auprès des autorités chargées d'en connoître, continue tes démarches, tu me feras plaisir, car si je me suis trompé, je reviendrais avec empressement de mon erreur, mais si j'ai bien vu le but de ta demande, tu me dispenseras d'écouter plus long temps ton importune chicane.

Salut et fraternité,

Signé : BAUDOUIN.

L'abbé répondit à l'agent maritime : « ..... Pour mettre l'administration de la marine à portée d'analyser les sottises de ta lettre, je lui en fais passer copie, ne la présumant pas complice d'une pareille machination. Elle sera comme moy, surprise de voir que tu te permets des actes arbitraires et despotiques, sans avoir consulté le comité dont tu n'es qu'un membre.

« Ce n'est point une lettre, c'est un arrêté que je sollicite et que j'ai lieu d'attendre de vrais républicains. »

Nous ne transcrivons pas les passages violents de cette lettre, dans lesquels il emploie les termes de tissu mons-



trueux, expressions infamantes, dans lesquels il en appelle au tribunal du vertueux peuple, devant lequel il disséquera la lettre, etc., etc.

Le mémoire adressé par l'abbé aux membres composant l'administration de la marine de Cherbourg ne fut pas mieux accueilli.

Le représentant du peuple Ruault était alors en mission dans le département de la Manche. Moreau se crut assez fort de son droit pour s'adresser à lui. Sa lettre, en date du 22 mai 1795, explique longuement sa position et ses griefs. « J'étais, dit-il dans le second paragraphe, « archiviste et régisseur de la ci-devant abbaye de Cherbourg, j'y avais été placé par la confiance et mes soins « me rendirent utile. » Il avoue qu'il tenait à loyer, pour neuf années, les deux petits jardins pour un prix très modique, mais que c'était par forme d'indemnité que le fermier général de l'abbé de Bayanne avait ainsi traité avec lui (1).

Moreau fait ensuite l'énumération des pièces qu'il joint à sa réclamation, et continue ainsi : « Représentant, vous « voyez la foule de pièces et de moyens que j'ai été « obligé d'employer pour solliciter vainement justice, et « quelles ont été les réponses ; des injures de la part « d'un fonctionnaire public à un réclamant, soumis à son « tribunal, dont cet agent s'est arbitrairement fait l'organe. Peut-il me faire impunément ce déni de justice « et insulter gratuitement à mon infortune sous le rap-

---

(1) L'abbé Lattier de Bayanne, cardinal, auditeur de Rote, puis pair de France, mort en 1820, était le dernier abbé commendataire, et Polycarpe Roque, le fermier général.

« port spécieux que j'ai été prêtre ? Si j'ai exercé cette  
« fonction, est-ce un crime ? Et si c'en étoit un, serois-je  
« pour celui qui un des premiers a reconnu la République,  
« qui dans tous les temps, a obéi aux lois qu'elle a établies,  
« et à tout ce qu'elle ou ses représentans ont désiré pour  
« le maintien de l'ordre et de la sûreté publique. »

L'abbé Moreau termine sa longue lettre en citant textuellement l'article XIX de la constitution et le droit de propriété; il réclame justice contre l'agent maritime, qu'il qualifie de l'épithète de *vrai terroriste*.

Ruault examina ces pièces, mais soit que le temps lui manquât pour juger cette affaire, soit qu'il la crût de trop mince importance, il se contenta de renvoyer le dossier à l'agent maritime, *pour faire droit*.

Les administrateurs de la marine à Cherbourg furent de nouveau saisis de cette discussion, prirent la même décision que l'agent maritime et transmirent les pièces à la commission de la marine et des colonies à Paris.

Cette dernière confirma ce qu'avait fait le comité de Cherbourg, et informa de son arrêt Moreau qui fut obligé de s'en contenter, malgré les observations qu'il fit encore, en réclamant ses papiers.

De l'ensemble de ces faits il ressort que, si l'abbé Moreau était un personnage porté à la chicane, l'agent maritime, de son côté n'avait pas gardé, dans sa correspondance, toute la gravité, tout le sérieux qui convient à un chef.

La jurisprudence en matière de réclamations de la nature de celles dont il s'agit, n'était pas encore bien fixée. Ainsi l'on voit le représentant du peuple, person-

nage purement civil, se saisir de l'affaire qu'il aurait jugée définitivement, s'il en avait eu le temps ou la volonté.

Actuellement, les réclamations de cette sorte sont portées par la voie hiérarchique jusqu'au ministre qui prononce en dernier ressort.

Si cependant sa décision n'est pas acceptée par le réclamant, ce dernier peut avoir recours au Conseil d'Etat, mais avant de présenter sa requête, il doit, s'il est fonctionnaire en activité, donner sa démission, qui peut ne pas être acceptée, ou prendre sa retraite, s'il a le temps de service nécessaire pour l'obtenir.

Aussi les cas dans lesquels on a recours au Conseil d'Etat sont-ils rares, attendu que les sommes qui sont en litige sont presque toujours inférieures à celle qu'il faudrait déboursier pour plaider devant le conseil; ces recours n'ont guère lieu qu'en matière de pensions de retraite, lorsque les états de service offrent matière à discussion.

Qu'on nous permette de citer encore un exemple du sans gêne qui se glissait dans la correspondance officielle.

Le port du Havre était à la fin du siècle dernier un port d'armement et de construction pour les bâtiments de guerre, et mieux approvisionné que Cherbourg, qui commençait à peine. Il y avait une administration chargée de pourvoir aux besoins des bâtiments. Nous ignorons pour quelles raisons M. Hubert, ingénieur à Cherbourg, avait demandé au Havre, par l'entremise du chef maritime, M. Deshayes, cent couteaux dont il avait donné le modèle.

Il paraît par la lettre ci-après datée du Havre, le 11 janvier 1785, que ces couteaux étaient d'une forme spéciale et d'une exécution difficile, car le chef maritime du Havre, M. Mistral, se crut obligé d'écrire à son collègue de Cherbourg la lettre suivante :

J'ai reçu Monsieur la lettre que vous m'avez fait l'honneur de m'écrire le 3 de ce mois, au sujet des cent couteaux que M. Hubert vous a demandés et conformes au modèle tracé par cet ingénieur sur le plan joint à votre lettre.

Vous avez bien raison de dire que cet ingénieur est bien confiant, en nous suposant bien gratuitement ainsi que nos ouvriers, aussi savants que lui. Dites-lui bien de ma part, je vous prie, qu'une fois pour toutes, qu'à part tout ce qui concerne marine, il faut qu'il compte à commencer par moi, que nous sommes tous plus bêtes que cent cochons. Moyennant quoi, si ses demandes ne sont pas plus claires que le jour, il nous sera impossible de le satisfaire aussi bien que je le désire. Mais revenons à nos couteaux pour ne pas faire du travail en vain et de la bouillie pour les chats, sans parler de la dépense en pure perte, d'après le plan de M. Hubert, j'ai fait faire un modèle double en bois de ces couteaux, j'en ai envoyé un, emballé dans toile, à M. Renard, pour le faire passer le plus tôt possible à M. Duplessis Ollivault, auquel j'ai écrit de vous le faire parvenir par le premier carosse qui partira de Caen pour Cherbourg.

Quand il vous sera parvenu, priez M. Hubert de l'examiner et, s'il le trouve bien, mandés le moi tout de suite pour que sur-le-champ je les fasse fabriquer. Si au contraire cet ingénieur y trouve à redire, au lieu de se perdre

en raisonnements et en mots *thegniques*, qui sont pour nous du haut allemand, priés M. Hubert de faire faire un modèle en bois que vous voudrés bien me faire passer par la messagerie, en l'adressant à M. Renard qui me l'enverra, et je vous réponds qu'on s'y conformera avec la plus grande exactitude, et que vous aurés ces couteaux pour le mois d'avril prochain, bien entendu que vous me répondrés le plus tôt possible.

Comme vous ne demandés pas de petits boulons qui doivent servir à fixer ces couteaux à des manches (manches?) ou gaules, aparament que M. Hubert les fera faire à Cherbourg. Si cependant il en étoit autrement, il faudroit que vous me mandassiés la quantité qu'il vous en faudra et les proportions qu'ils devront avoir, ou pour mieux faire que vous m'en adressassiés un modèle en bois.

J'ai l'honneur, etc.

Signé : MISTRAL.

~~~~~

BRIVES-CHARENSAC

Charensac est une commune
Assise aux alentours du Puy.
Plus de question importune !
Charensac est une commune.
Et, pour tenter dame Fortune,
Je veux la chanter aujourd'hui.
Charensac est une commune
Assise aux alentours du Puy.

Sur les bords de la Haute-Loire
S'alignent ses blanches maisons,
Pareilles à des tours d'ivoire,
Sur les bords de la Haute-Loire.
On la célèbre en maint grimoire,
On vante ses beaux horizons.
Sur les bords de la Haute-Loire
S'alignent ses blanches maisons.

En maint endroit le fleuve gronde
Comme un véritable torrent.
Coulant dans la gorge profonde,
En maint endroit le fleuve gronde.
A l'entendre, on dirait un monde
Qui dans la nuit hurle en courant.
En maint endroit le fleuve gronde
Comme un véritable torrent.

Ici près est une cascade
Dont le bruit invite à dormir.
Si vous avez l'humeur maussade,
Ici près est une cascade.
Le chant qu'elle dit en saccade
Vous fait sourire à l'avenir.
Ici près est une cascade
Dont le bruit invite à dormir.

Sous la longue et riante allée
De tilleuls, viens te reposer !
Rêves viendront à la filée
Sous la longue et riante allée.
Jeune homme qui fuis la mêlée,
Ici viens chanter le « *Baiser* » (1).
Sous la longue et riante allée
De tilleuls, viens te reposer !

Si vous craignez la canicule
Ou l'ombre épaisse du bosquet,
Amis, narguez Phébus qui brûle !
Si vous craignez la canicule.
Regardez.... le canot ondule
Et vous dit de son air coquet :
Si vous craignez la canicule
Ou l'ombre épaisse du bosquet,

(1) Allusion à un jeune homme qui, dans la grande allée de tilleuls avoisinant la maison de campagne de M. T. D., se plaisait à répéter la chanson du « *Baiser* ».

Venez dans ma coque légère !
A votre gré je nagerai.
Ici, pas un grain de poussière...
Venez dans ma coque légère !
Du bosquet longeant la clairière,
Gentiment je vous berceraï.
Venez dans ma coque légère !
A votre gré je nagerai.

Il disait vrai, l'esquif agile
Que poussait la brise du soir.
Au bruit de la rame docile,
Il disait vrai, l'esquif agile,
Nous glissions sur l'onde tranquille
En nous mirant dans son miroir.
Il disait vrai, l'esquif agile
Que poussait la brise du soir.

Tout autour, c'était le feuillage
De noirs sapins, chênes ombreux,
Où l'oiseau disait son ramage.
Tout autour c'était le feuillage.
Et nous, comme gens en voyage,
Nous regardions en curieux.
Tout autour, c'était le feuillage
De noirs sapins, chênes ombreux.

Nourrissons des Muses antiques,
Qui si longtemps avez cherché
Comme on ramait aux mers classiques,
Nourrissons des Muses antiques,

Dépouillez vos airs de mystiques !
Ici le secret est caché...
Nourrissons des Muses antiques
Qui si longtemps avez cherché.

Venez voir la rame légère
Discrètement frapper les eaux !
Et puis, au bord de la rivière
Venez voir la rame légère
Entrer sous l'ombre hospitalière
Que font les verdoyants ormeaux....
Venez voir la rame légère
Discrètement frapper les eaux !

Halte ici ! Sous la voûte ombreuse
Prenons un instant de repos.
Au doux chant de quelque berceuse,
Halte ici sous la voûte ombreuse !
Allons ! ô jeunesse joyeuse,
Sans crainte éveillez les échos !
Halte ici ! Sous la voûte ombreuse
Prenons un instant de repos.

Mais à l'horizon sans nuage
Apparaît soudain un point noir.
Est-ce le signal de l'orage
A notre horizon sans nuage ?
Il grossit... jeunesse volage,
En arrière, voici le soir.
Car à l'horizon sans nuage,
Je vois s'étendre le point noir.

Heures calmes et fugitives,
Vous compterez dans l'avenir.
En rêve je verrai ces rives....
Heures calmes et fugitives !...
Ah ! puissent ces rimes craintives
Me rappeler leur souvenir !
Heures calmes et fugitives,
Vous compterez dans l'avenir.

E. AUGIER.

A Charensac, septembre 1886.



A LA MUSE

Sois bénie, à jamais, Muse consolatrice,
Qui fais mes jours heureux et mes rêves dorés,
Toi qui gardes mon cœur, puissante protectrice,
Contre les vains plaisirs du vulgaire adorés.

Quand je rentre le soir au foyer solitaire,
Où nul cœur ne frémit au vain bruit de mes pas,
C'est toi qui tends la coupe où je me désaltère,
Toi qui pour m'endormir me berce dans tes bras.

Quand un souci cuisant me brûle la poitrine,
Que, mécontent de moi, tout seul je me chagrine,
C'est à toi que je dis mes déplaisirs tout bas.

Enfin, quand dans le monde où je ne sais rien faire,
On chante, on valse, on lit, pour sauver ma misère,
C'est à toi que je cours; ne m'abandonne pas.

L. LE BALLE.

Février 1883.

AVE, MATER ALMA
A L'UNIVERSITÉ

Mère des durs labeurs, foyer de vérité,
Qui répand la lumière à grands flots sur le monde,
Riche en nobles pensers, en dévouements féconde,
Salut, trois fois salut, chère Université.

Peut-être je saurais pour ton front vénéré,
Dans un cercle brillant, d'une main bien pieuse,
Sertir le diamant, la pierre précieuse,
Te couronner de fleurs et de laurier sacré.

Mais un fils n'offre pas les charmes de sa mère
Aux regards indiscrets d'un profane vulgaire.
D'une amante chérie on vante les attraits.

Une mère est un Dieu qu'il faut que l'on adore.
S'il eût moins affiché ses admirables traits,
Lamartine eût aimé la sienne, mieux encore.

L. LE BALLE.

Février 1884.

SONNET A MA FEMME

POUR LE JOUR DE SON ANNIVERSAIRE



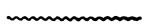
Vingt-trois ans ont passé depuis le jour heureux
Où, près des sables blonds de la mer Granvillaise,
Dans la maison qui dort au pied de la falaise,
Enfant, de tes parents, tu vins combler les vœux.

Et pendant vingt printemps, tu prodiguas pour eux,
Attentive à chercher la caresse qui plaise,
Tous ces trésors du cœur qui font tressaillir d'aise,
Et chassent des esprits les souvenirs fâcheux.

J'ai la meilleure part de tout leur héritage,
Puisque tu m'as donné ton amour en partage,
Puisque tu m'as donné l'enfant de mes désirs.

Oh ! Puissiez-vous longtemps, la fille avec la mère,
De ma lèvre écarter la coupe trop amère,
Et d'un labeur ingrat charmer les courts loisirs.

L. LE BALLE.



EN CARÊME

Malgré ton air austère et ton visage blême,
Ton front couvert de cendre et tes ablutions,
Malgré tes repentirs et tes dévotions,
Sois donc le bienvenu, temps béni de carême.

Du carnaval pourtant j'aime d'amour extrême
Tous les plaisirs bruyants, riches d'émotions,
La valse langoureuse et ses longs tourbillons,
L'adieu brûlant lancé dans un regard suprême.

Mais j'aime mieux encore, en un calme discret,
Les simples entretiens, l'intime causerie,
Où le cœur parle aux cœur et sans pédanterie.

J'aime à voir reflleurir l'hôtel de Rambouillet,
A savourer gaiement, entre amis, à mon aise,
L'esprit si délicat de la femme française.

L. LE BALLE.

Mars 1884.

TROIS LÉGENDES



LÉGENDE DU CIEL

Après avoir jeté dans l'éther vide encor
La terre, masse informe et rude, chose sombre,
Dieu ne fit point d'azur, mais il fit un ciel d'or.

Un ciel tout en soleil, sans nuage et sans ombre.

Puis, ayant préparé ce sublime décor,

Le palais étant prêt et n'ayant pas de maître,

Il y mit l'homme, pur et doux, venant de naître.

Or, quand l'homme eût péché pour la première fois,

Lorsque de l'inconnu descendit une voix

Qui lui disait : « Va-t-en ! » tout à coup la lumière

Disparut à ses yeux qui furent pleins de nuit

Et, levant son regard, l'homme, au-dessus de lui,

Vit un voile profond étendu sur la terre.

« C'était trop beau, dit Dieu, pour les pauvres humains. »

Et dans l'espace Dieu tendit de ses deux mains

Un grand rideau d'azur sur la terre obscurcie.

Mais, un ange rieur, un ange rose et blond.

— Tous les anges sont blonds et roses — tout le long

Du voile qui flottait, — étrange fantaisie, —

Enfonça son doigt blanc — O rêveur immortel —

Lors, la lueur passa par les trous de ces voiles

Et, c'est depuis ce temps, que là haut, les étoiles,

Sont des trous dans l'azur par où l'on voit le ciel,

LÉGENDE DE L'Océan

Et Adam connut encore une fois sa femme
qui enfanta un fils et l'appela Seth.

Génèse, chap. IV § 25.

Quand la femme sentit, pour la troisième fois,
Son ventre tressaillir sous l'amère caresse
De l'enfant qui naîtrait, le spectre d'autrefois

Apparut à ses yeux. Elle vit la jeunesse
D'Abel mort, de Caïn sombre errant par les bois,
Et son cœur se serra sous l'immense tristesse.

Or, comme le matin, était parti l'époux,
Seule, elle allait à l'heure où descendent les brumes.
Tout étant jeune encor, tout était bon et doux.

Les flots bleus de la mer étaient sans amertumes
L'Océan n'avait pas de subites écumes
Car il n'était encor que le miroir des cieux

Tout était calme, et tout était silencieux.
Eve marchait. Son front se penchait sous ses rêves;
A pas lents elle allait et passait par les grèves

En berçant sa douleur au bruit sourd et profond
Du flot harmonieux; Eve baissait le front
Se rappelant ses fils et craignant d'être mère,

Et, toute sa douleur montant à sa paupière
Une larme jaillit et tomba dans la mer,

Et l'immense Océan depuis lors est amer.

LÉGENDE DES AMES

Nihil est fractes unum.

SÉNÈQUE.

Comme Jésus était enfant, dans la Judée
Et qu'il jouait un jour sur le bord d'un ruisseau,
Uu grand prêtre passa, rêveur, et dont l'idée

Essayait d'embrasser la tombe et le berceau.
Poursuivant le problème insoluble de l'âme,
Triste et le front pensif il allait à pas lents

Fixant au sol son œil où brillait une flamme
Et, comme sous un faix, traînant ses pas tremblants.
Or, plus il voulait croire et plus venait le doute.

Jésus, lisant au cœur de cet homme, soudain,
S'avança près de lui, souriant, sur la route
Et dans la main du prêtre il vint placer sa main.

Puis, il le conduisit, sans dire une parole
Sur le bord du ruisseau qu'il venait de quitter,
Et le prêtre aperçut soudain une auréole

Et regarda l'enfant sur le bord s'arrêter.
Jésus prit dans sa main divine un peu de terre
Et la mouillant dans l'eau du ruisseau pur et clair,

Il fit dix passereaux de boue et de poussière.
Il les mit sur sa main prêts à partir dans l'air;
Dans les buissons alors des chants d'oiseaux naquirent,

Jésus leva les bras en regardant l'azur,
Les ailes tout à coup frémirent et s'ouvrirent
Les oiseaux du ciel bleu partirent dans l'air pur.

Et celui qui cherchait comment naissent les âmes
D'un grand frissonnement, soudain, se sentit pris,
Il se sentit brûlé par d'invisibles flammes.

Et le grand prêtre hébreu soudain avait compris.

VICTOR LE LAN.



CONFÉRENCES ET SOIRÉES

1886-1887

Pendant l'exercice précédent, la Société académique de Brest avait inauguré une série de conférences de jour qui avaient de suite obtenu la faveur de la société brestoïse.

Persuadée qu'un tel début était une promesse pour l'avenir, la Société académique a donné, à partir de décembre 1886, une série de 12 matinées littéraires et scientifiques qui, tous les dimanches de 4 à 5 heures du soir, réunissaient une assistance d'élite.

Voici la série de ces conférences et des conférenciers :

- 1 *Les Poètes de la Mer*, par M. A. COUTANCE.
- 2 *L'Eloge de la Folie*, par M. CALVET.
- 3 *Le Poison*, par M. A. COUTANCE.
- 4 *La Solidarité*, par M. E. AUGER.
- 5 *Beniowski*, par M. le docteur BRÉMAUD.
- 6 *Pierre Loti*, par M. LE BALLE.
- 7 *Victor Hugo*, par M. LANGERON.
- 8 *Pierre Loti* (suite et fin), par M. LE BALLE.
- 9 *L'Eclairage avant 1789*, par M. DELALANDE.
- 10 *Le Pessimisme*, par M. F. THOMAS.
- 11 *Les Parfums*, par M. DELALANDE.
- 12 *Victor Hugo* (suite et fin), par M. LANGERON.

Le 22 mars, la Société académique a donné à la Bourse une soirée littéraire et musicale ; la séance était présidée

par M. le Vice-Amiral, Préfet maritime, Duburquois.
Voici le programme de cette séance :

PARTIE LITTÉRAIRE

1 *Les Brins de Paille*, de M. A. JOUBERT, par M. LANGERON.

PARTIE MUSICALE

2 *Haydn*, par M. GUÉNEAU DE MUSSY.

3 22^e Trio de *Haydn*, pour piano, violon et violoncelle, par MM. LÉCUREUX, TRÉGUIER et ALLÈGRE.

CONFÉRENCE

4 *Le Grand Monde*, par M. CALVET.

Nous rappellerons que *Les Brins de Paille*, dont M. Langeron a fait un compte-rendu au début de la séance, sont un recueil de charmantes poésies de notre confrère M. A. Joubert, président honoraire de notre Société. C'était un hommage bien dû à un confrère regretté que nous espérons revoir encore parmi nous.

La partie musicale, un trio de *Haydn*, dont M. de Mussy avec sa compétence musicale bien connue, avait bien voulu résumer la vie et l'œuvre, a été exécutée aussi brillamment qu'il est possible, par les trois artistes, les trois professeurs que la Société académique trouve toujours disposés chaque fois qu'il s'agit d'associer le grand art au faisceau des lettres et des sciences.

M. Calvet s'est tiré avec beaucoup de bonheur et d'esprit d'une étude de mœurs contemporaines, très délicate, devant un auditoire dont il avait à ménager les susceptibilités.

A. C.



LIVRES REÇUS

VELLÉDA

Parmi les ouvrages offerts cette année à la Société académique de Brest, nous devons une mention toute particulière à la quatrième édition du beau poème *Velléda*, de l'un de nos membres honoraires, M^{me} Auguste Penquer.

On se souvient encore de l'impression que produisit dans le monde littéraire cette œuvre magistrale, grande par les souvenirs de la terre armoricaine qu'elle évoquait, superbe dans sa forme et dans son allure, touchante par les sentiments qu'elle remuait au fond de l'âme humaine.

L'étonnement domina les premières impressions; non pas parce que *Velléda* se plaçait bien au-dessus des œuvres précédentes, charmantes et gracieuses de M^e Penquer, mais parce que dans ces douze chants il régnait d'un bout à l'autre, sans faiblir, un souffle épique très rare chez une femme.

Velléda, on l'a dit avec raison, n'était pas une œuvre fugitive, elle n'était pas oubliée. Aux impressions premières qui durèrent encore et dans lesquelles primait l'étonnement, la quatrième édition est venue ajouter dans une mesure plus large, l'admiration pour une brillante et noble poésie si bien assortie aux merveilleux décors des rivages celtiques.

Si vous voulez savourer tout ce qu'il y a de charme

sévère dans la lande bretonne, si vous voulez comprendre ce que murmure la brise dans le feuillage des chênes de nos vieilles forêts, si vous voulez enfin être remué par les souffles bruyants qui soulèvent les vagues sur les falaises de Penmarch, ouvrez et lisez *Velléda*. La Bretagne seule a gardé les senteurs primitives, ce beau poème en est tout parfumé. Après l'avoir lu on peut, dans ses sentiers et dans ses vallons, reconnaître à chaque pas l'image d'un passé qui, dans le livre de M^e Penquer, se reflète avec tant de vérité dans le miroir du présent de cette terre poétique.

Il y a des œuvres dont une analyse glacée ne saurait rendre compte. Le poème dont nous parlons est de ce nombre. Il demande à être senti pour être compris; pour le faire sentir il faudrait multiplier les citations. Procédé barbare qui ne donnerait pas une idée plus parfaite de *Velléda*, qu'un fragment de marbre ne donne dans un musée l'image du Parthénon.

LES BRINS DE PAILLE

Bien différent est le recueil de poésies bretonnes de notre confrère et ami M. A. Joubert. Ce n'est point un monument dont toutes les parties soient liées comme dans l'œuvre de M^e Penquer, c'est une charmante mosaïque, ou si vous le voulez un écrin rempli de bijoux. Vous pouvez y puiser à pleines mains; s'ils sont variés de forme et d'éclat, tous cependant portent une marque à laquelle se reconnaît l'artiste et le penseur qui les a sertis sous le titre modeste de *Brins de paille*.

Je ne sais rien de suave comme ces poésies gracieuses: sous une forme légère, elles renferment toutes un conseil,

une leçon ou un souvenir. Je ne sais rien de meilleur que cette philosophie sans prétention qui donne tant de sagesse à tous les objets qui nous entourent, et leur fait tenir un langage qui nous pénètre sans nous froisser. Ces docteurs nouveaux, se nomment : *La table de famille*. — *Le pain à cacheter*. — *Le pavé de la rue*. — *La blouse de travail*. — *L'Ecriteau*. — *Le Prie-Dieu*. — *Les gouttes de pluie*. — *Le billet d'aller et retour*. — *La pendule du grand-père* — et bien d'autres encore, qu'on ne se lasse pas d'écouter.

Sous ce titre *l'Alphabet*, voici quatre strophes. C'est peu et pourtant que de choses ce petit poème renferme. Tout M. A. Joubert est là et ces quelques vers peindront mieux le caractère du poète et de son œuvre que tout ce que je pourrais dire.

L'Alphabet

Petit recueil tu n'as que quelques pages,
Je te retrouve oublié dans un coin;
Dis moi comment tu traversas les âges,
Pauvre alphabet et ne te perdis point ?
Quand j'étais jeune il t'en souvient, sans doute,
En te lisant j'ai bien pleuré par toi;
Je te retrouve au déclin de ma route,
Et je ressens au cœur un doux émoi.

Dès qu'il fallait ouvrir le vilain livre
J'étais bien près de pleurer chaque fois;
Quand je lisais afin de mieux me suivre,
Ma mère avait sa longue aiguille aux doigts;
De ma leçon elle marquait la place,
Un bon baiser couronnait mon ardeur :
De son aiguille, ici voilà la trace,
De son baiser la trace est dans mon cœur !

Ce que je sais je le dois à ce livre
Qui m'a pourtant fait pleurer si souvent,
Apprendre à lire est presque apprendre à vivre,
Et savoir vivre est être bien savant.
En me faisant ce cadeau mon vieux père
De mon bonheur avait tendre souci,
Pauvre alphabet pour toi je fus sévère,
Mais je vieillis, et je te dis : merci !

Mon alphabet jadis grâce à toi-même,
J'ai déchiffré bien des contes charmants ;
Plus grand, j'ai lu les poètes que j'aime,
Et je te dois le plaisir de mes ans.
La peine vient, c'est la commune loi,
Fais moi trouver alors une prière,
Cher alphabet, ami, console moi !

Il ne faudrait pas, on le voit, juger ce volume uniquement par le titre. Il est resté parmi ces *Brins de Paille*, beaucoup de grains d'excellent froment. Ils germeront où la publicité les fera tomber. Ils germeront dans les cœurs qu'ils rendront meilleurs, et laisseront dans les esprits épris du beau et du bon le souvenir durable du poète aimable qui, sans chercher la gloire, aura conquis assurément l'estime et l'affection de tous ses lecteurs.

LA VIE D'UN POÈTE. — EDOUARD TURQUETY

C'est une bonne fortune pour nous d'avoir pu réunir presque à la même page les noms de M^{me} Auguste Penquer et de A. Joubert. Contemporains et compatriotes, ces deux poètes si différents par le caractère de leurs œuvres, ont été liés par une sympathie mutuelle, et j'au-

rais pu facilement faire l'éloge de tous les deux en disant ici ce qu'ils pensent l'un de l'autre. Ils ont pu recevoir le flambeau de l'idéal des mains de Turquety et de Brizeux, les poètes bretons d'hier, pour le transmettre à ceux de demain, perpétuant ainsi dans notre vieille province celtique le culte de la poésie.

Si nous devons rendre hommage à nos contemporains, il est bon de pas oublier ceux qui les ont précédés. Cette pensée a bien inspiré M. Frédéric Saulnier, dans l'étude biographique intitulée : *La Vie d'un Poète. — Edouard Turquety*, publiée à Rennes, et dont il a bien voulu offrir un exemplaire à la Société académique de Brest.

Cette biographie de l'auteur d'*Amour et Foi* est non seulement l'œuvre d'un lettré délicat épris de la pure renommée littéraire de Turquety, mais c'est encore celle d'un homme de foi qui aime à saluer ses propres convictions dans l'écrivain qui ne fut pas seulement un ciseleur de beaux vers, mais un poète religieux dans la meilleure acception du mot. On sent à cette lecture attrayante avec quel amour M. Saulnier s'est efforcé de faire ressortir la belle figure de Turquety dans le cadre des événements, au milieu desquels il vécut pendant la première moitié de ce siècle et dans celui des nobles amitiés qui l'honorèrent.

Un écrivain n'est pas tout entier dans ses œuvres. Elles ne disent pas toujours ses luttes, ses souffrances et ses déceptions. Les meilleurs, trop modestes, n'ont pu nous apprendre tout ce qu'ils valent. Heureux celui qui rencontre une plume amie et sincère. M. Saulnier a été cet ami pour Turquety, les lettres bretonnes lui en seront reconnaissantes,

LA PACIÉCIDE

Parmi les ouvrages offerts à la Société académique, en voici un *La Paciécide*, dont le titre piquera la curiosité des amateurs.

C'est en effet une nouveauté que l'Epopée en douze livres, écrite en 1626, par le Père Barthélemy. Pereira, S.-J., en l'honneur des Martyrs du Japon.

La Paciécide est une traduction en prose du poème latin *Paciecidos*, par M. Guichon de Grandpont, notre confrère, ancien commissaire général de la marine.

Le *Paciecidos*, qui eut beaucoup d'admirateurs au XVII^e siècle, était réputé perdu, lorsque dernièrement, le savant administrateur de la Bibliothèque Sainte-Geneviève, M. Ferdinand Denis, fit la découverte d'un exemplaire de cet ouvrage et pria M. Guichon de Grandpont de le traduire. Il ne pouvait mieux s'adresser, notre confrère est un travailleur infatigable, ce bulletin en est une preuve. C'est de plus un érudit et un chercheur que l'on ne rencontre pas dans les sentiers battus, la traduction du *Paciecidos* en est un nouvel exemple.

Epris de belle et pure latinité, M. Guichon de Grandpont, charmé par la limpidité de la versification du *Paciecidos*, a pu traduire non seulement sans fatigue, mais avec une satisfaction de lettré, les 6,400 hexamètres du poème. Sa version se ressent de ces heureuses dispositions. Elle a toutes les qualités qu'on pouvait exiger d'elle, la fidélité sans servilité, la chaleur et la noblesse sans effort et sans emphase. C'est vraiment un grand plaisir que de suivre cette belle poésie latine, se reflétant merveilleusement à la page voisine dans le pur miroir d'une prose française élégante et sobre.

Qui mieux que M. Guichon de Grandpont pouvait sen-

tir les défauts de ce poème, après en avoir savouré les beautés. Assurément, ce n'est pas du Virgile, mais Pereira, il ne faut pas l'oublier, était Portugais, il n'écrivait pas dans sa langue. Ce n'est pas tant la versification, toujours belle, qui pèche en lui que la conception. Classique à tout prix et sans réserve, il mêle le sacré et le profane, *La Vierge et Neptune, Les Saints et les Dieux, Le Paradis et l'Olympe*. Il en résulte des effets étranges, des contrastes inattendus. On peut le regretter pour l'unité du poème, mais le lecteur qui n'est pas chargé de la gloire de Pereira, lui passe aisément ces anachronismes qui ont un parfum classique, et une originalité dont, à tout prendre, on ne saurait lui faire un grand crime.

LE PÉRIPLE D'HANNON

Un navigateur Carthaginois bien célèbre, avait laissé la relation d'un voyage nautique le long des côtes occidentales d'Afrique. Ce document n'est autre chose qu'un journal de navigation peu différent de celui que l'on tient encore à bord des navires, et sur lequel on relate avec soin tous les faits et toutes les circonstances de voyage intéressants la navigation des rivages que l'on visite, et la géographie des contrées que l'on parcourt.

Les navigateurs et les géographes sont loin d'être d'accord sur la façon dont il faut comprendre le *Périple d'Hannon*, soit au point de vue de l'étendue des rivages parcourus par Hannon, soit à celui de la configuration et de la détermination des points signalés par lui.

La plupart des savants qui ont écrit sur le *Périple* sont des critiques en chambre qui n'ont vu que de très loin les pays dont il est question, et auxquels manquait aussi la clef du langage nautique.

M. Auguste Mer, capitaine de vaisseau en retraite et l'un des officiers les plus distingués de notre marine, a pensé avec juste raison, qu'un vrai marin, ayant fréquenté pendant plusieurs années les côtes occidentales d'Afrique, avait qualité pour émettre une opinion sur une question qui intéresse autant la navigation que la géographie. Pendant trois années consécutives M. Mer a parcouru ces rivages du détroit de Gibraltar au delà de l'équateur.

Le mémoire de M. Mer se compose de deux parties, la première qui a pour titre *Navigation des Carthaginois*, est la plus importante, dans la seconde l'auteur combat différents travaux sur le *Périple*.

Dans la première partie il suit pas à pas l'amiral Carthaginois dans sa mémorable expédition. Son livre en main, il discute, sur les lieux mêmes, les récits d'Hannon; c'est ainsi qu'il arrive à établir les rapports entre les noms par lesquels Hannon désignait tour à tour telles îles, tels caps, tels golfes, et tels fleuves avec ceux qu'ils portent aujourd'hui. Il en résulte pour M. Mer la certitude que Hannon a poussé sa reconnaissance des côtes d'Afrique jusqu'à l'île de Fernando-Po, au fond du golfe de Biafra. Pour lui encore le Lixus d'Hannon, ne peut être que le Sénégal, et Cerné, du récit Carthaginois, est très certainement l'île de Gorée.

Il résulterait de ces observations si intéressantes, l'obligation pour les géographes, de refaire plusieurs cartes anciennes pleines d'inexactitudes par suite d'une interprétation erronée du *Périple d'Hannon*. A. C.



COMPTE-RENDU DES TRAVAUX DE M. ANTOINE

MESSIEURS,

Au mois de juin dernier, j'appelais votre attention sur les mémoires que notre confrère, M. Antoine, avait présentés à l'Académie des Sciences et je vous signalais l'utilité absolue de ces travaux au point de vue spécial, mais nécessaire, des moyens d'attaque ou de défense que la science met aujourd'hui à la disposition de nos armées. Depuis cette époque, M. Antoine, toujours infatigable, a continué ses recherches et il est résulté de ses nouvelles études un dernier mémoire accueilli, comme les précédents, par l'Académie des Sciences. Ce mémoire forme une suite naturelle des deux premiers et renferme des résultats nouveaux et importants. Comme je vous le disais il y a un an, les études antérieures de notre confrère lui ont permis de développer en les précisant les lois, établies par de nombreux et illustres physiciens, qui régissent les variations de la densité, de la compressibilité, de la dilatation des gaz et des vapeurs. Dans son dernier travail, M. Antoine a étudié les volumes, la chaleur totale spécifique des vapeurs saturées. Profitant des résultats qu'il avait acquis et dont le plus important peut-être est la découverte d'un zéro absolu à chaque corps, il est arrivé à remplacer par des formules algébriques plus simples et surtout plus con-

formes à la réalité des faits, celles qui étaient en usage jusqu'à ce jour.

Les lois physiques peuvent toujours se représenter par des équations dans lesquelles entrent les données de la question et aussi des coefficients et quelquefois des exposants numériques dont la valeur qui doit rester constante pour des phénomènes de même ordre dépend uniquement de la nature du corps auquel on veut appliquer la loi et de la grandeur des unités adoptées pour mesurer les éléments variables. Il est toujours facile d'apporter à la valeur de ces constantes les modifications voulues par un changement dans le choix des unités. Il n'en n'est pas toujours ainsi lorsqu'il s'agit de déterminer ces valeurs pour un corps donné placé dans des conditions définies d'avance. Remarquons en outre qu'il convient, si l'on ne veut pas sortir de la réalité, et par conséquent obtenir des résultats qui seraient pratiquement illusoires, de ne jamais appliquer ces équations que dans les circonstances qui ont accompagné les expériences sur lesquelles elles sont basées.

Le but que M. Antoine s'est proposé est la détermination des valeurs de ces constantes pour les corps les plus usuels et notamment pour la vapeur d'eau à l'élasticité de laquelle nous demandons les travaux énormes utilisés sur nos navires de guerre. D'autres corps utilisés dans les torpilles, tels que l'air atmosphérique, l'acide carbonique à hautes pressions devaient attirer aussi son attention, aussi ne les a-t-il pas négligés.

Ce but ne pouvait être atteint qu'avec un travail opiniâtre, continu et prolongé. Il s'agissait en effet de compiler les résultats numériques expérimentaux très nom-

breux obtenus par divers physiciens, de les critiquer, c'est à dire d'apprécier le degré d'exactitude de chacun d'eux et, enfin, de tirer de leur comparaison méthodique les valeurs cherchées.

Dans son dernier mémoire, M. Antoine a cherché à déterminer pour la vapeur d'eau la valeur de la constante M de l'équation $P V = M \sqrt[3]{\theta}$ qui lie la pression P, le volume V et la température θ comptée à partir de son zéro absolu (-55°). A l'appui du nombre 308,27 adopté, se trouve un tableau des résultats numériques consultés et il est remarquable que les valeurs extrêmes ne diffèrent pas de plus de un centième de la valeur moyenne.

Un travail analogue a été fait pour le sulfure de carbone $M=60,99$; pour l'alcool, $M=117,88$; pour l'éther, $M=62,49$; pour la benzine, $M=64$; pour le chloroforme $M=41,05$ et pour l'acétone, $M=83,89$.

Abordant ensuite la question de la chaleur totale des vapeurs, notre confrère donne pour la chaleur totale d'une vapeur : $X = N \sqrt[3]{\theta} + L$. Cette formule simple est encore vérifiée par de nombreuses vérifications expérimentales sur les corps précédemment indiqués.

La troisième partie de ce mémoire concerne la chaleur spécifique des vapeurs saturées représentée généralement par une équation complexe par le fait qu'elle est différentielle. Notre confrère représente cette valeur par l'équation $m' = \frac{N - 0,392 M}{\theta^{\frac{2}{3}}}$ dont le calcul est beaucoup plus simple. La constante N est indiquée pour les mêmes vapeurs que ci-dessus et l'emploi de la formule est clairement indiqué dans un tableau de calcul qui termine ce mémoire.

En résumé, le dernier travail de M. Antoine complète d'une manière utile et même nécessaire les travaux dont j'ai eu, il y a un an, à vous rendre compte ; il donne des renseignements réels sur la façon dont se comportent les gaz et les vapeurs dans les conditions où l'industrie les utilise actuellement.

Je crois, Messieurs, que vous partagerez tous le sentiment de reconnaissance que j'exprime à M. Antoine de vouloir bien, en nous communiquant ses travaux, faire rejaillir sur notre Société un peu de l'honneur que lui fait à lui-même une compagnie plus illustre que la nôtre, l'Académie des Sciences, par la façon dont elle accueille les résultats de ses études.

E. BOURRUT-DUVIVIER.

NÉCROLOGIE

La Société académique de Brest a fait pendant le dernier exercice des pertes auxquelles elle a été très sensible.

Le 27 septembre dernier, elle perdait le vice-amiral baron Didelot (Octave-François-Charles), décédé dans sa 74^e année, en son château de Kervaly, commune de Guilers, près de Brest.

Nous n'avons point à tracer ici la biographie complète de l'amiral qui fit seulement partie de la Société académique, lorsque sa mise à la retraite le ramena définitivement parmi nous. Dans cette ville où il avait montré ses rares qualités administratives comme préfet maritime, à la suite de nos désastres ; dans ce pays qu'il avait représenté au Conseil général du Finistère, il jouissait justement de l'estime publique.

L'amiral Didelot était non seulement un savant marin, mais aussi un lettré suivant avec un intérêt passionné le mouvement des lettres et des sciences. Ses heures les plus chères étaient celles qu'il passait dans sa magnifique bibliothèque de Kervaly, où il avait entassé les œuvres qui sont la gloire de l'esprit humain.

Il s'intéressait aux travaux de notre compagnie et à son avenir. Il le montra tout particulièrement lors de notre Exposition de géographie de 1883. Il mit largement à notre disposition toutes les curiosités artistiques et sur-

tout ethnographiques recueillies au cours de ses longues et nombreuses campagnes, dans tous les pays du monde et qui faisaient de sa maison et de Kervaly principalement de véritables musées.

Cet intrépide marin, d'un si noble caractère, était un causeur aimable qu'on ne se lassait d'entendre. Il avait vu tant de choses dans sa longue carrière, il les avait si bien jugées, et il les racontait si simplement !

Plus intimement associé à nos travaux, M. Ansart-Deusy, Auguste, capitaine de frégate en retraite, laissera parmi nous le souvenir d'un travailleur et d'un savant. Bien connu dans la marine par ses connaissances profondes dans toutes les sciences qui touchent à la navigation, Ansart, quoique miné par une maladie cruelle qui lui laissait peu de repos, suivait le mouvement scientifique dans toutes ses manifestations. Esprit élevé, rien ne lui demeurait étranger. Les problèmes de la métaphysique le passionnaient, et il passait avec entrain des mathématiques pures à la psychologie, comme de l'astronomie à l'histoire naturelle. Il collaborait à plusieurs revues scientifiques qui l'avaient en haute estime. Parmi ses travaux les plus remarquables, nous citerons l'ouvrage intitulé : *Théorie des mouvements de l'atmosphère et de l'Océan*. La Société académique a publié quelques-uns de ses mémoires, et peu de temps avant sa mort, en janvier 1887, cet infatigable chercheur lui confiait encore un travail sur la *Figure du Globe*, et des *Souvenirs de campagne dans l'Océan indien*.

MM. Rosuel négociant, Duchâteau aîné, architecte, Louis Halligon, ancien notaire, faisaient aussi partie de la Société académique.

Le premier nous avait rendu de grands services lors de notre exposition de géographie, en disposant avec un goût parfait les belles salles mises à notre disposition aux Pupilles, par M. le vice-amiral Lafont. Le second, membre du Conseil municipal de Brest, lui consacrait son temps et sa grande expérience des affaires. Le troisième, quoique ne résidant pas à Brest, avait voulu, en se faisant inscrire comme membre résidant, donner à notre société ce témoignage de sympathie en s'associant à son extension.

A. C.



COMPTE-RENDU 1886-87
PRÉSENTÉ A LA SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE
DANS LA SÉANCE DU 6 JUIN 1887

Au 1^{er} juillet 1886, la Société académique possédait, d'après le dernier compte-rendu :

1 ^o En caisse	259 20	}	3.726 50
2 ^o En un livret de Caisse d'Epargne du 20 décembre 1885 . . .	1.800 »		
3 ^o En une créance sur le Comp- toir du Finistère	1.667 30		

Dans l'année qui vient de s'écouler, les recettes se décomposent comme suit :

1 ^o Intérêts dûs par la Caisse d'Epargne au 1 ^{er} juillet 1887	100 25	}	2.627 55
2 ^o Cotisations. Diplômes. . .	2.060 »		
3 ^o Subvention du Conseil général	149 90		
4 ^o Subvention du Conseil muni- pal 1886.	299 90		
5 ^o Ventes de bulletins	17 50		

Total des ressources de l'année. . . . 6.354 05

Les dépenses faites dans le courant de cette année se décomposent comme suit :

A REPORTER. . . 6.354 05

REPORT: 6.354 05

1 ^o Correspondance. Recouvrements. Secrétariat. Fournitures de bureau . .	132 35	} 2.837 95
2 ^o Soirée à la Bourse et 12 matinées littéraires	148 75	
3 ^o Bulletin de l'année. Table générale du bulletin (184 fr.) . .	1.738 45	
4 ^o Imprimés. Convocations . .	238 25	
5 ^o Loyer payé jusqu'en octobre 1887	375 20	
6 ^o Assurances	11 55	
7 ^o Eclairage. Chauffage. Amélioration et entretien de mobilier. .	97 90	
8 ^o Cotisations au centenaire Chevreul et à la loterie municipale .	95 50	

Reste à l'actif de la Société au 1^{er} juillet. 3.516 10

Cet actif est représenté par :

1 ^o Créance sur le Comptoir du Finistère. .	1.429 15
2 ^o Livret de Caisse d'Epargne, valeur 1 ^{er} juillet 1887.	1.900 25
3 ^o En caisse	186 70

Somme totale égale 3.516 70

Dans cet actif figure une somme de 1,429 fr. 15 qui n'est pas immédiatement disponible. Elle est due par le Comptoir du Finistère, actuellement et depuis trop longtemps en liquidation.

Si l'on tient compte des dépenses nouvelles :

Cotisations diverses (exceptionnelle).	95 fr. 50
Table générale du bulletin (exceptionnelle)	184 »
Supplément de dépense occasionnées par les matinées littéraires	126 75

Dont le total est de 406 fr. 25

Nous pouvons constater que notre actif a subi en un an une diminution de 210 fr. 40 qui sera compensée par les économies que permettra de réaliser une nouvelle convention faite cette année avec l'imprimeur de la Société.

Brest, le 30 mai 1887.

Le Trésorier :

E. BOURRUT-DUVIVIER.

Ce compte a été vu et approuvé par le bureau dans sa séance du 30 mai 1887.

Le Président :

COUTANCE.

Les Vice-Présidents :

LANGERON, LE BALLE, PRADÈRE.

Les Secrétaires :

BRÉMAUD, URSCHELLER, LE GUAY.

L'Archiviste-Bibliothécaire :

TURIAULT.



RÈGLEMENT DE LA BIBLIOTHÈQUE.

ARTICLE 1^{er}. — La Bibliothèque de la Société est ouverte les *mardi*, *jeudi* et *samedi* de chaque semaine, de 2 heures à 4 heures du soir.

ARTICLE 2. — Les livres, fascicules, mémoires ou revues imprimés sont à la disposition des sociétaires. Ils peuvent être empruntés jusqu'à concurrence de *cinq* volumes à la fois, sur récépissé, et pour *un mois* au plus.

Nul n'est admis à faire des emprunts à la Bibliothèque s'il n'est membre de la Société.

ARTICLE 3. — Les prêts peuvent être renouvelés pour une nouvelle durée d'*un mois*, si l'ouvrage n'a pas été demandé dans l'intervalle par quelque autre membre de la Société, et à condition que l'emprunteur renouvelle la date de son emprunt en y ajoutant : 2^e mois.

ARTICLE 4. — Tout ouvrage emprunté à la Bibliothèque et rendu dans les délais fixés par les articles 2 et 3 ci-dessus, ne devra jamais être remis dans les rayons par l'emprunteur lui-même, mais déposé sur la table des archives, avec une note portant le nom de l'emprunteur et la date de la remise, de telle sorte que le bibliothécaire puisse lui-même porter sur son registre la date de la rentrée de l'ouvrage et le réintégrer dans les rayons à son numéro d'ordre.

ARTICLE 5. — Dans le cas de contravention aux articles 2 et 3 du présent règlement, le bibliothécaire devra informer le sociétaire en retard que le temps réglemen-

tairement fixé pour la retenue de l'ouvrage emprunté est écoulé et que remise doit en être faite.

ARTICLE 6. — L'emprunteur est tenu de remplacer les ouvrages perdus ou détériorés par son fait. Trois mois après une réclamation demeurée sans effet, il est tenu d'indemniser la Société. Il ne peut faire aucun emprunt nouveau avant d'avoir réglé cette indemnité.

ARTICLE 7. — Les atlas de planches ou cartes, les gravures, cartes ou livres sur feuilles volantes, les manuscrits, les publications périodiques nouvelles, pendant le mois qui suit leur réception, ne peuvent être prêtés qu'exceptionnellement et pour des motifs laissés à l'appréciation du bibliothécaire.

ARTICLE 8. — Les dictionnaires, encyclopédies et autres ouvrages de prix ou d'un usage quotidien, mis à la réserve par les soins de l'archiviste-bibliothécaire, ne sortent jamais de la Bibliothèque.

Fait à Brest, le 1^{er} Janvier 1887.

APPROUVÉ :

Les Membres du Bureau :

LANGERON, PRADÈRE, LE BALLE,
URSCHELLER, BRÉMAUD, A.
COUTANCE, BOURRUT-DUVIVIER.

LISTE GÉNÉRALE

DES

MEMBRES DE LA SOCIÉTÉ ACADÉMIQUE DE BREST

AU 6 JUILLET 1887

(Les noms des Membres fondateurs sont précédés d'un astérisque)

BUREAU

ÉLU LE 6 JUILLET 1885

Président : M. COUTANCE (A.), O. *, O. A., Pharmacien en chef de la marine, en retraite.

1^{RE} SECTION

GÉOGRAPHIE

Vice-président : M. LANGERON, O. A., Professeur au Lycée.

Secrétaire : M. BRÉMAUD, *, Médecin de la marine.

2^E SECTION

LITTÉRATURE, BEAUX-ARTS

Vice-président : M. PRADÈRE, *, Agent-Comptable principal de la marine, en retraite.

Secrétaire : KERNÉIS, *, Sous-Commissaire, en retraite.

3^E SECTION

SCIENCES

Vice-président : LE BALLE, Professeur au Lycée.

Secrétaire : M. URSCHELLER, Professeur au Lycée,

Bibliothécaire-archiviste : M. TURIAULT, *, Commissaire-adjoint de la marine, en retraite.

Trésorier : M. BOURRUT-DUVIVIER, Professeur de physique à l'Ecole navale.



COMITÉ DE PUBLICATION

MM.

CUZENT, *, O. A., Pharmacien de la marine, en retraite.

BOURGEOIS, O. *, Lieutenant-Colonel d'artillerie territoriale.

LE JANNIC DE KERVISAL, Commis principal des Télégraphes.

MARÉCHAL, *, Médecin principal de la marine, en retraite.

PESLIN, Professeur au Lycée.

GUÉNEAU DE MUSSY, Avocat.

FOURNIER, Avoué.

MEMBRES RÉSIDANTS

MM.

1858 * ALLAIN, Docteur-médecin.

1880 ALLAIN (L.), Avoué.

1858 * ALLANIC, *, O. I., Professeur de philosophie, en retraite.

1881 ALLÈGRE, Professeur de musique.

5 1878 ANJOT, Professeur de grammaire et d'histoire au Lycée,

- 1886 ANSART, Lieutenant d'infanterie de marine.
1877 ANTOINE, O. ✱, Ingénieur de la Marine, en retraite.
1887 AUDOUARD, O. ✱, Chef d'escadron d'artillerie de marine, en retraite.
AUGIER, Professeur à l'Ecole navale.
10 1876 BAILLY, O. A., Professeur au Lycée.
1883 BAISNÉE, Négociant.
1887 BAISNÉE (M^{lle} EUGÉNIE).
1884 BARON, Pharmacien.
1880 BASTIT (J.), Négociant.
15 1880 BASTIT (M.), Négociant.
1883 BAUDE, ✱, Docteur-médecin
1880 BAYOT, O. ✱, Capitaine de frégate, en retraite.
1887 BÉRARD.
1877 BERGER, ✱, Médecin de la marine, en retraite.
20 1859 BERNIER, ancien Médecin de la marine.
1886 BERTAUD, Avocat.
1880 BERTHE, Ministre protestant.
1880 BIACABE, Propriétaire.
BOCHÉ, Négociant.
25 1884 BOISRAMÉ, Professeur au Lycée.
1881 BONNEAU, ✱, Agent-comptable principal, en retraite.
1883 BOURGEOIS, O., ✱, Lieutenant-colonel d'artillerie territoriale.

- 1878 BOURRUT-DUVIVIER, Professeur de physique au *Borda*.
- 1882 BOUSICAUX, ✱, O. I., Proviseur du Lycée.
- 30 1883 BRÉMAUD, ✱, Médecin de la marine.
BRÉMAUD, Architecte.
- 1886 CABON (HERVÉ), Chef d'usine.
- 1885 CALVET, Professeur d'histoire au Lycée.
- 1874 CAMESCASSE, O. ✱, O. I.
- 35 1859 CARADEC (LOUIS), ✱, Docteur-médecin.
1879 CARADEC (THÉOP.) fils, O. A., Docteur-médecin.
- 1883 CARRIVE, Pharmacien.
- 1860 CERF-MAYER, O. ✱, Médecin en chef de la marine, en retraite.
- 1876 CHABAL (A.), Architecte.
- 40 CHALMET, Docteur-médecin.
- 1876 CHASTANET, Rentier.
- 1880 CHAUVIN (J.), Pharmacien.
- 1883 CHÉDEVILLE, C ✱, Directeur des Constructions navales, en retraite.
- 1886 CHEVILLOTTE (CHARLES), Député.
- 45 1869 CHIC, ✱, O. A., Chef de musique, en retraite.
- 1879 COATPONT (DE), Avocat.
- 1882 COLAS, Négociant.
- 1885 COLIN, Capitaine au 19^e.
- 1874 CORRE, Courtier-maritime.
- 50 1879 COSSÉ, O. ✱, O. A., Capitaine de frégate, en retraite.
- 1874 COUTANCE, (A.), O. ✱, O. A., Pharmacien en chef de la marine, en retraite.

- 1882 COUTANCE (E.), *, Pharmacien en chef de la marine.
- 1887 COUTANCE (M^{me} JULES).
- 1883 CRAS, O. *, Médecin en chef de la marine.
- 55 1859 CUZENT, *, O. A., Pharmacien de la marine, en retraite.
- 1881 DALIGAULT, *, Sous-directeur des Contributions Indirectes.
- 1874 DANIEL, Instituteur.
- 1882 DANIEL, *, Capitaine de frégate.
- 1886 DARRAGON, Pharmacien.
- 60 1872 DAURIAC, O. A., Professeur de philosophie à la Faculté de Montpellier.
- 1884 DELALANDE, Professeur au Lycée.
- 1859 DELAPORTE, Avocat.
- 1880 DELÉCLUSE, de l'administration des Télégraphes.
- 1883 DELÉCLUSE, Inspecteur de l'Enregistrement, en retraite.
- 65 1879 DELOBEAU, Avoué, Maire de Brest, Conseiller général.
- 1883 DEMEULE, Négociant.
- 1874 DENOUEL, Rentier.
- 1883 DUBLED, Vérificateur des Douanes.
- 70 1866 DUBOIS, O. *, O. I. Examineur d'hydrographie en retraite.
- DUBURQUOIS, G. O. *, Vice-amiral, Préfet maritime.
- 1882 DUCHATEAU, *, Médecin professeur.
- 1887 DUCHATEAU, Lieutenant de vaisseau.

- 1882 DUPUIS, O. ✱, Capitaine de vaisseau.
- 75 1859 DUVAL, C. ✱, Directeur du Service de santé
de la marine en retraite.
- 1870 EICHOFF (FRÉDÉRIC), Auteur d'ouvrages de
controverse religieuses.
- EICHOFF, (GUST.-AD.). Négociant.
- 1882 ELÉOUET, ✱, Médecin de la marine.
- 1884 ELY-LABASTIRE, Négociant.
- 80 1882 FALLIER, O. ✱, Docteur-Médecin.
- 1885 FAURÉ DE LALÈNE-LAPRADE, Lieute-
nant de vaisseau, en retraite.
- 1886 FLACHET, Pharmacien.
- 1886 FONTAINE, Pharmacien.
- 1882 FOUCAULT, O. ✱, Receveur municipal.
- 85 1884 FOURNIER, Avoué.
- 1880 FRANÇOIS (ADOLPHE), Négociant.
- 1886 FREUND, Négociant.
- GALACHE, O. ✱, Capitaine de vaisseau.
- GÉRARD, Avoué.
- 90 1870 GHILINO, Propriétaire.
- 1882 GLEIZES DE FOURCROY, O. ✱, Inspecteur
en chef de la marine, en retraite.
- GOOD, Pharmacien.
- 1882 GOUYE, O. ✱, Capitaine de frégate, en re-
traite.
- 1882 GRALL, Médecin de la marine.
- 95 1883 GRALL, Pharmacien.
- 1887 GRENETIER, Négociant.
- 1883 GUENEAU DE MUSSY, Avocat.
- 1878 GUÉRANDEL, Négociant.

- 1884 GUESNET (DE), Aide-Commissaire.
- 100 1883 GUÉZENNEC (L.), Négociant.
- 1876 GUICHET, Médecin de la marine, en retraite.
- 1886 GUYADER, Docteur-Médecin.
- 1879 HALLIGON (V.), C. ✱, Contre-Amiral.
- 1883 HÉBERT, Docteur-Médecin.
- 105 1886 HÉBERT, Professeur au Lycée de Rennes.
- 1880 HÉLAIN (AUGUSTE).
- 1859 HÉTET, O. ✱, O. I., Pharmacien en chef
de la marine, en retraite.
- 1882 HEUREUX (D), ✱, Commissaire de la marine,
en retraite.
- 1869 HOMBRON, Conservateur du Musée de Brest.
- 110 1858 JARDIN (ED.), ✱, O. A., Inspecteur des ser-
vices administratifs de la marine, en retraite.
- 1869 JARDIN, O. I., Professeur au Lycée.
- 1886 JEHANNE, ✱. Médecin de la marine, en
retraite.
- 1861 JOUBERT, O. A., Avoué.
- 1879 KERNÉIS, ✱., Sous-Commissaire de la marine,
en retraite.
- 115 1880 KERROS, Agent-consulaire.
- 1883 KIÉSEL, ✱., Lieutenant de vaisseau.
- 1876 LA BARRE-DUPARCQ (DE), O. ✱., Colonel
du Génie, en retraite.
- 1880 LAMARQUE, Notaire.
- 1882 LAMY, Pharmacien de la marine.
- 120 1877 LANGERON, O. A., Professeur d'histoire au
Lycée.
- 1882 LAVARDE, Lieutenant au 82^e territorial.
- 1870 LAVISE, ✱., Sous-Commissaire de la marine.

- 1882 LE BALLE, Professeur au Lycée.
1879 LE BEURRIER, Négociant.
125 1886 LE BEURRIER, fils, Négociant.
1885 LE BIAN, Propriétaire.
LE BLANC, Médecin de la marine.
LÉCUREUX, O. A., Professeur de musique et compositeur.
1883 LE DALL (FÉLIX), Professeur au Lycée.
130 1858 LEFOURNIER (L.), Libraire-Editeur.
1858 LEFOURNIER (A.), Libraire-Editeur.
1886 LE GO, Propriétaire.
1879 LE GOLLEUR, Professeur de Sciences au Lycée.
1883 LE GUAY, *, Commissaire de la marine.
135 1864 LE GUEN, *, Chef d'escadron d'artillerie de la marine, en retraite.
1880 LEHIDEUX, Négociant, ancien pharmacien de la marine.
1882 LE JEUNE (JOSEPH), Propriétaire.
1880 LE JANNIC de KERVIZAL, de l'Administration des Télégraphes.
1885 LE LAN, Médecin de la Marine.
140 1882 LE LOARER, O. *, Capitaine de frégate, en retraite.
1870 LE LOUP DE VARENNES, propriétaire.
1882 LE MOINE, O. *, Pharmacien en chef de la marine, en retraite.
1887 LEMONNIER, (M^{me} HENRI).
1882 LEPOUTRE, Négociant.
145 1879 LE ROUX, Médecin-Vétérinaire.
1869 LEVOT-BECOT, Propriétaire.

- LORSA, Négociant.
- 1873 LOYER, O. A., ancien Professeur au Lycée.
- MAGNUS, Pharmacien.
- 150 1887 MAREC, Aide-Commissaire de la marine.
- MARÉCHAL, *, Médecin principal de la marine, en retraite.
- 1882 MARION, *, Ex-Médecin de la marine, Bibliothèque de la ville de Brest.
- 1882 MÉZERGUÉS, Médecin de la marine.
- 1885 MIRIEL (ARISTIDE), Agent-comptable de la marine, en retraite.
- 155 MORAND DE LA PERRELLE, *, Lieutenant-colonel d'infanterie de marine.
- MOTTET, *, Lieutenant de vaisseau.
- 1886 MULLER, Pharmacien.
- MURO, Ex-Professeur à l'Ecole Navale.
- 1885 NICOLE, Professeur au Lycée.
- 160 1880 NIELLY, *, Médecin en chef de la marine.
- 1871 NEWTON, Ex-Professeur d'Anglais à l'Ecole Navale.
- 1860 ORTOLAN (A.), O. *, O. A., Mécanicien en chef de la marine, en retraite.
- 165 PAILLET, Négociant.
- 1884 PALIERNE DE LA HAUDUSSAYE.
- 1883 PARIN-LAMARQUE, Négociant.
- 1882 PELLEN, Pharmacien de la marine.
- 1884 PESLIN, Professeur au Lycée.
- 170 PICARD, Pharmacien de la marine.
- 1881 PICOT, Directeur de l'Hôpital civil.

- 1879 PITTY (H.), Chimiste.
1884 POULLAOUËC, Notaire.
1872 PRADÈRE, ✱, Agent-Comptable principal de
la marine, en retraite.
175 1885 PRÉTOT, ✱, Commissaire de la marine.
1868 RAILLARD, Notaire.
RAOUL, ✱, Pharmacien de la marine.
1883 RÉGURON, Négociant.
1887 RENAULT, Pharmacien.
180 RIVET, O. ✱, Capitaine de frégate.
1881 ROBERT, fils, Libraire.
ROBERT (E.), Lieutenant de vaisseau.
1885 ROBERTSON, Employé des Télégraphes.
1887 ROSIERS, Etudiant en droit.
185 ROSSI (DE), Avocat.
1868 ROUGET, Sous-Directeur du Gaz.
1886 ROUSSEAU, Négociant.
1882 ROUSSEL, Agent-Comptable de la marine.
1880 ROY, Professeur au Lycée.
190 1887 ROYOL, Négociant.
1883 SANQUER, ✱, Capitaine du Génie, en re-
traite.
1886 SIMOTTEL, Rentier.
1887 STEFF, Négociant.
1884 THIERRY, Négociant.
195 1887 THOMAS (F.), Professeur agrégé.
1883 TOUBLANC, Négociant.
1881 TRANVOES, Notaire.
1883 TROBRIAND (C^{ie} ALPHÉE DE), Sous-Inspec-
teur de l'enregistrement.
1876 TRONQUET, Négociant.

- 200 1874 TURIAULT, ✱, Commissaire-adjoint de la marine, en retraite.
1884 URSCHELLER, Professeur au Lycée.
1882 VAILLANT, ✱, Médecin en chef de la marine.
1870 VITASSE, ✱, O. I., Professeur au Lycée.
205 1879 WILLOTTE, Ingénieur des Ponts et Chaussées.
ZÉDÉ, C. ✱, Capitaine de vaisseau, en retraite.
-

MEMBRES CORRESPONDANTS

MM.

- ALLAIRE, Chimiste à Levallois-Perret.
ALLANIC, , Médecin en chef de la marine.
1863 ARNAUD, ✱, Propriétaire à Saint-Pierre-Quilbignon.
ARNOULD, Professeur au Lycée de Bordeaux.
BÉCHART, ancien Sous-Préfet de Brest.
BERBINEAU, O. ✱, Capitaine de frégate, en retraite.
BERTIN, O. ✱, Ingénieur des constructions navales, en retraite.
BLAIN, O. I., Inspecteur d'Académie, en retraite.
BLÉAS, O. I., ancien directeur d'école normale primaire.

- BONNEFOY, ✱, Mécanicien de la marine, en retraite.
- 1872 BONNEL, Professeur de mathématiques à Lyon.
- BOURDAIS, O. ✱, Ingénieur civil à Paris.
- BOURGOIS, G. O. ✱, O. I., Vice-amiral, conseiller d'Etat à Paris.
- 1878 BROUSMICHE, Pharmacien de la marine.
- CARCARADEC (DE), ✱, Ingénieur en chef à Nantes.
- 1881 CHALUS (PAUL DE).
- 1881 CLAPARÈDE, Ingénieur à Paris.
- 1872 CLOSQUINET, Instituteur.
- 1872 COMBETTE, ✱, O. A., Professeur de mathématiques.
- COTTEAU (EDMOND), Géographe.
- COURCY (POL DE), Archéologue à Saint-Pol-de-Léon.
- DALIMIER, Proviseur de Lycée.
- DANIEL (F.), ✱, O. A., Docteur-médecin à Paris.
- D'ARBOIS DE JUBAINVILLE.
- D'AURIAC, Secrétaire de la préfecture de Quimper.
- D'AURIAC, ✱, Bibliothécaire à la Bibliothèque nationale à Paris.
- DELA VAUD, O. ✱, O. I., Pharmacien inspecteur de la marine, en retraite.
- 1879 DELIVAUDAIS, ✱, Officier d'infanterie, en retraite.
- DENNIÈRE, Archéologue à Paris.

DESCHANEL, O. A., ancien Sous-Préfet de Brest, député.

DE RAUGLAUDRE, Gérant des Pêcheries de Kerlouan.

DEVAUX, Professeur de physique.

DU CHATELIER (PAUL).

FALLOY (L.-E.).

FIERVILLE, O. A., Proviseur du Lycée de Saint-Brieuc.

1881 FLEURIOT DE LANGLE, C. ✱, Contre-amiral, en retraite.

1874 GADOT, Pharmacien à Terre-Neuve.

1859 GARNAULT, O. ✱, Examinateur de la marine, en retraite.

GAUGUET, Publiciste à Paris.

1875 GAUTHIER, Docteur-médecin à Magny (Seine-et-Oise).

GAUTIER, O. A., Directeur de l'Ecole normale primaire.

GAYET (ABEL), Agent-comptable de la marine à Lorient.

GÉRARD, Botaniste à Neuilly-Saint-Froot (Aisne).

GRENOT, Juge de paix.

GUÉRIN, ✱, O. I., Proviseur du Lycée de Clermont.

GUICHON DE GRANDPONT, C. ✱, Commissaire général de la marine, en retraite.

GUILLEBERT, Propriétaire à Saint-Cloud.

HÉLIÈS, Sous-Agent administratif à Toulon.

HENRY, ✱, Ingénieur en chef.

- 1879 HERLAND, Chimiste.
JARRY, Recteur de l'Académie à Rennes.
JOUAN, O. ✱, O. I., Capitaine de vaisseau, en retraite.
KÉRÉBEL, Pharmacien de la marine.
- 1877 KERVILER, ✱, Ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Saint-Nazaire.
KERLEINHANS, Professeur à Sainte-Barbe, à Paris.
LALANDE, Pharmacien de la marine.
LAFONT, G. O., , Vice-amiral.
LE BRAS, Avocat.
LE CHANTEUR DE PONTAUMONT, ✱, Inspecteur de la marine, en retraite.
LE CHANTEUR DE PONTAUMONT, fils, Avocat à Cherbourg.
LECLERT, O. ✱, Ingénieur de la marine, en retraite, à Paris.
- 1882 LE GROS, O. ✱, Colonel d'infanterie de marine, en retraite.
- 1882 LEJANNE, Pharmacien de la marine.
LE MESL DE PORZOU.
LEMIÈRE, Propriétaire à Saint-Brieuc.
LÉONARD, ✱, Médecin principal de la marine.
- 1885 LÉONARD, ✱, Pharmacien principal de la marine.
LÉPISSIER, Astronome à l'Observatoire de Paris.
- 1875 LE PLÉ, Docteur-médecin à Rouen.
LESEINE, Pharmacien à Paris.
LE TELLIER, Propriétaire à Caen.

- 1874 LIEBAER, Directeur de sucrerie à Magny (Seine-et-Oise).
LIÉGEARD (A.), *, Docteur-médecin à Paris.
LOUDUN, Bibliothécaire à la Bibliothèque de l'arsenal à Paris.
LOZÉ, *, ancien Sous-Préfet de Brest, Préfet du Pas-de-Calais.
LUZEL, O. A., Archiviste du Finistère.
MARCHARD, Juge à Quimperlé.
MARIOT, O. *, Capitaine de frégate.
MENIÈRE, Pharmacien à Angers.
MILLIEN, Architecte à Beaumont-Laferrière (Nièvre.)
1881 MILNE, Professeur d'anglais.
MITRECE, C. *, Général de brigade de la réserve à Paris.
MONTIFAULT (DE), ancien Sous-Préfet de Quimper.
NICOLAI, O. A., Chef d'institution à Paris.
ORTOLAN, Lieutenant de vaisseau.
PARMENTIER, Docteur-médecin à Corbeny (Aisne).
PARIS, C. *, Général de brigade.
1874 PIEDAGNEL, Homme de lettres à Paris.
PESLOCHE, Architecte à Montauban.
POL, ancien Secrétaire d'inspection académique à Paris.
RAGOSINE, Directeur d'usine à Paris.
RASLIER (DE), Homme de lettres à Bordeaux.
REYNAL, O. I., Professeur de littérature à la Faculté d'Aix,

RICHARD (A. B^{on}), ancien Préfet.

ROBERT, Docteur-médecin, archéologue à Belle-Vue (Seine-et-Oise).

* ROCHARD, G. O. ✱, O. I., Inspecteur général du service de santé de la marine, en retraite.

SALSAC, Percepteur.

SAULNIER, Conseiller à la Cour de Rennes.

TAPSNIER, Publiciste à Paris.

1884 YUNG, O. ✱, Général de brigade.



PRÉSIDENTS HONORAIRES

MM.

TEMPLE (DU) O. ✱, Capitaine de frégate, en retraite, à Paris.

DUBURQUOIS, G. O. ✱, Vice - Amiral, Préfet Maritime.

LA BARRE DU PARC (DE), O. ✱., O. I., Colonel du Génie, en retraite, Paris.

JOUBERT (A).



SECRÉTAIRE HONORAIRE

M.

ORTOLAN (A.), O. ✱, O. I., Mécanicien en chef de la marine de la réserve.



MEMBRES HONORAIRES

PENQUER (M^{me} AUGUSTE), Auteur des *Chants du Foyer*, des *Révélation poétiques*, de *Velléda*, à Brest.

MM.

F. DE LESSEPS, G. O. *.

SAVORGNAN DE BRAZZA, *, Lieutenant, de vaisseau, explorateur.

COTTEAU, voyageur géographe.

THOUAR, voyageur géographe.



SOCIÉTÉS CORRESPONDANTES

FRANCE

- 1 ABBEVILLE : *Somme*. — Société d'émulation.
- 2 AIX : *Bouches-du-Rhône*. — Académie des sciences, agriculture, arts et belles-lettres.
- 3 AMIENS : *Somme*. — Société des antiquaires de Picardie.
- 4 — Académie des sciences, des lettres et des arts.
- 5 — Société linnéenne du Nord de la France.
- 6 ANGERS : *Maine-et-Loire*. — Académie des sciences et belles-lettres d'Angers.
- 7 — Société d'agriculture, sciences et arts.
- 8 ANGOULÊME : *Charente*. — Société archéologique et historique de la Charente.
- 9 ANNECY : *Haute-Savoie*. — Association florimontane (Revue savoisienne). Voy. : Chambéry.
- 10 AUTUN : *Saône-et-Loire*. — Société éduenne. (Peuples de l'ancienne Gaule).
- 11 AUXERRE : *Yonne*. — Société des sciences historiques et naturelles de l'Yonne.
- 12 BEAUVAIS : *Oise*. — Société académique d'archéologie, sciences et arts du département de l'Oise.
- 13 BÉZIERS : *Hérault*. — Société archéologique, scientifique et littéraire.

- 14 BESANÇON : *Doubs*. — Académie des sciences,
belles-lettres et arts.
- 15 — Société d'émulation du Doubs.
- 16 BONE : *Algérie*. — Académie d'Hippone.
- 17 BORDEAUX : *Gironde*. — Académie des sciences,
belles-lettres et arts.
- 18 — Société linnéenne.
- 19 — Société des sciences physiques et na-
turelles. Voy. : Sociétés de géo-
graphie.
- 20 BOULOGNE-SUR-MER : *Pas-de-Calais*. — Société
académique.
- 21 BOURGES : *Cher*. — Société historique et littéraire
du Cher.
- 22 CAEN : *Calvados*. — Académie des sciences, arts et
belles-lettres.
- 23 — Société des antiquaires de Normandie.
- 24 — Société linnéenne de Normandie.
- 25 CAHORS : *Lot*. — Société des études littéraires,
scientifiques du Lot.
- 26 CAMBRAI : *Nord*. — Société d'émulation.
- 27 CARCASSONNE : *Aude*. — Société des arts et des
sciences.
- 28 CHALONS-SUR-MARNE : *Marne*. — Société d'agri-
culture, commerce, sciences.
- 29 CHALONS-SUR-SAONE : *Saône-et-Loire*. — Société
d'histoire et d'archéologie.
- 30 — Société des sciences natu-
relles de Saône-et-Loire.
- 31 CHAMBÉRY : *Savoie*. — Académie des sciences,
belles-lettres et arts de la Savoie.

- 32 CHAMBÉRY : *Savoie*. — Société savoisienne d'histoire et d'archéologie.
- 33 CHERBOURG : *Manche*. — Société des sciences naturelles.
- 34 CHATEAU-THIERRY : *Aisne*. — Société historique et archéologique de l'Aisne
- 35 COLMAR : *Haut-Rhin*. — Société d'histoire naturelle.
- 36 CONSTANTINE : *Algérie*. — Société archéologique du département de Constantine.
Voy. : Sociétés de géographie.
- 37 DAX : *Landes*. — Bulletin de la Société de Borda.
- 38 DIJON : *Côte-d'Or*. — Académie des sciences, arts et belles-lettres.
- 39 — Société bourguignonne de géographie et d'histoire.
- 40 DRAGUIGNAN : *Var*. — Société d'études scientifiques et archéologiques.
- 41 DUNKERQUE : *Nord*. — Société dunkerquoise pour l'enseignement des sciences et des arts.
- 42 DOUAI : *Nord*. — Société d'agriculture, de sciences et d'arts de Douai.
Voy. : Sociétés de géographie.
- 43 EPINAL : *Vosges*. — Société d'émulation des Vosges.
- 44 FONTAINEBLEAU : *Seine-et-Marne*. — Société historique et archéologique du Gâtinais.
- 45 GRENOBLE : *Isère*. — Société de statistique, des sciences naturelles et des arts industriels de l'Isère.
- 46 — Académie delphinale.

- 47 GUÉRET : *Creuse*. — Société des sciences naturelles et archéologiques de la Creuse.
- 48 LA ROCHELLE : *Charente-Inférieure*. — Académie des belles-lettres, sciences et arts.
- 49 LE HAVRE : *Seine-Inférieure*. — Société havraise d'études diverses.
- 50 — Société des sciences et arts agricoles et horticoles du Havre.
Voy. : Sociétés de géographie.
- 51 LE MANS : *Sarthe*. — Société d'agriculture, sciences et arts de la Sarthe.
- 52 — Société historique et archéologique du Maine.
- 53 LILLE : *Nord*. — Société des sciences, de l'agriculture et des arts.
- 54 — Société des architectes du nord de la France.
Voy. : Sociétés de géographie.
- 55 LIMOGES : *Haute-Vienne*. — Société archéologique et historique du Limousin.
LORIENT : *Morbihan*. — V. : Sociétés de géographie.
- 56 LYON : *Rhône*. — Académie 1^o des sciences, 2^o belles-lettres et arts.
Voy. : Sociétés de géographie.
- 57 MACON : *Saône-et-Loire*. — Académie des sciences, arts et belles-lettres.
- 58 MARSEILLE : *Bouches-du-Rhône*. — Académie des sciences, belles-lettres et arts.
- 59 — Société de statistique.
- 60 — Comité médical des Bouches-du-Rhône.
Voy. : Sociétés de géographie.

- 61 MEAUX : *Seine-et-Marne*. — Société d'agriculture, sciences, etc.
- 62 MONTPELLIER : *Hérault*. — Académie des sciences et belles-lettres.
Voy. : Sociétés de géographie.
- 63 MONTAUBAN : *Tarn-et-Garonne*. — Société des sciences, belles-lettres et arts de Tarn-et-Garonne.
- 64 MONTBÉLIARD : *Doubs*. — Société d'émulation.
- 65 MOULINS : *Allier*. — Société d'émulation de l'Allier.
- 66 MORLAIX : *Finistère*. — Société des études scientifiques et littéraires du Finistère.
- 67 NANCY : *Meurthe-et-Moselle*. — Académie de Stanislas (sciences, lettres, arts).
Voy. : Sociétés de géographie.
- 68 NANTES : *Loire-Inférieure*. — Société académique de la Loire-Inférieure.
- 69 — Société d'archéologie.
Voy. : Sociétés de géographie.
- 70 NICE : *Alpes-Maritimes*. — Société centrale d'agriculture, d'horticulture et d'acclimatation des Alpes-Maritimes.
- 71 NIMES : *Gard*. — Académie de Nîmes.
PARIS : *Seine*. — Archives de médecine navale.
— *Revue maritime et coloniale*.
- 72 — Société de médecine légale.
- 73 — Société indo-chinoise.
— Romania. P. Mayer et G. Pâris (*Recueil trimestriel des littératures romanes*).
- 74 — Société des antiquaires de France.

PARIS : *Seine*. — *Revue des travaux scientifiques*.

— *Bulletin du comité des travaux historiques et scientifiques*.

— *Bulletin archéologique du comité des travaux historiques et scientifiques*.

— *Répertoire des travaux historiques*.

— Congrès archéologique de France.

75 — Société philotechnique.

76 — Société des études maritimes et coloniales.

Voy. : Sociétés de géographie.

— Musée Guimet.

— Annuaire.

77 PERPIGNAN : *Pyrénées-Orientales*. — Société agricole, scientifique et littéraire des Pyrénées-Orientales.

78 POITIERS : *Vienne*. — Société des antiquaires de l'Ouest.

79 QUIMPER : *Finistère*. — Société archéologique du Finistère.

80 RENNES : *Ille-et-Vilaine*. — Société archéologique d'Ille-et-Vilaine.

ROCHEFORT : *Charente-Inférieure*. — Voy. : Sociétés de géographie.

81 RODEZ : *Aveyron*. — Société des lettres, sciences et arts de l'Aveyron.

82 ROMANS : *Drôme*. — Société de la Drôme, qui publie *Bulletin d'histoire ecclésiastique et d'archéologie* des diocèses de Valence, Gap, Grenoble et Viviers. — Voy. : Valence,

83 ROUEN : *Seine-Inférieure*. — Académie des sciences, belles-lettres et arts.

84 — Société libre d'émulation, du commerce et de l'industrie de la Seine-Inférieure.

85 SAIGON : *Cochinchine*. — Société des études indochinoises de Saïgon.

86 SAINT-BRIEUC : *Côtes-du-Nord*. — Société d'émulation des Côtes-du-Nord.

87 — Société archéologique des Côtes-du-Nord.

88 SAINT-DENIS : *Réunion*. — Société des sciences et arts.

SAINT-NAZAIRE : *Loire-Inférieure*. — Voy. : Sociétés de géographie.

89 SAINTES : *Charente-Inférieure*. — Société des archives historiques de la Saintonge et de l'Aunis.

90 SAINT-QUENTIN : *Aisne*. — Société académique des sciences, arts et belles-lettres, agriculture et industrie.

92 SAINT-OMER : *Pas de-Calais*. — Société des antiquaires de la Morinie.

92 SEMUR : *Côte-d'Or*. — Société des sciences historiques et naturelles.

SENS. — *Bulletin de la Société archéologique de Sens*.

93 SOISSONS : *Aisne*. — Société archéologique, historique et scientifique.

94 TOULON : *Var*. — Société académique du Var.
Voy. : Sociétés de géographie.

- 95 TOULOUSE : *Haute-Garonne*. — Académie des jeux floraux.
- 96 — Académie des sciences, inscriptions et belles-lettres.
- 97 — Académie de législation.
- 98 — Société d'archéologie du Midi de la France.
- 99 — Société d'histoire naturelle.
- 100 — Société académique hispano-portugaise.
- Voy. : Sociétés de géographie.
- 101 TOURS : *Indre-et-Loire*. — Société d'agriculture, de sciences, arts et belles-lettres d'Indre-et-Loire.
- Voy. : Sociétés de géographie.
- 102 TROYES : *Aube*. — Société académique, d'agriculture, des sciences, arts et belles-lettres de l'Aube.
- 103 VALENCIENNES : *Nord*. — Société d'agriculture, sciences et arts.
- 104 VALENCE : *Drôme*. — (Digne, Gap, Grenoble et Viviers), *Bulletin d'histoire ecclésiastique et d'archéologie religieuse* des diocèses de — (Voy. : Romans.)
- 105 VANNES : *Morbihan*. — Société polymathique du Morbihan.
- 106 VERSAILLES : *Seine-et-Oise*. — Société des sciences morales, des lettres, arts.
- 107 — Société des sciences naturelles et médicales.
- Yonne*, — Voy. : Auxerre et Sens,

SOCIÉTÉS DE GÉOGRAPHIE

Avec lesquelles se font les échanges du *Bulletin de la
Section de Géographie* (1^{er} Janvier 1887).

BORDEAUX. — Société de géographie commerciale.

CONSTANTINE. — Société de géographie.

DIJON. — Société bourguignonne de géographie et d'histoire.

DOUAI. — Union géographique du Nord de la France.

HAVRE (LE). — Société de géographie commerciale.

LILLE. — Société de géographie.

LORIENT. — Société bretonne de géographie.

LYON. — Société de géographie.

MARSEILLE. — Société de géographie.

MONTPELLIER. — Société languedocienne de géographie.

NANCY. — Société de géographie de l'Est.

NANTES. — Société de géographie commerciale.

PARIS. — *Bulletin de la Société de géographie.*

— *Revue géographique internationale.*

— *Bulletin de la Société des études coloniales.*

— *Bulletin de la Société de géographie commerciale.*

ROCHEFORT. — Société de géographie.

SAINT-NAZAIRE. — *Bulletin de la Société de géographie.*

TOURS. — *Revue de la Société de géographie de Tours.*

TOULOUSE. — *Bulletin de la Société de géographie.*

TOULON. — Société de géographie.

SOCIÉTÉS ÉTRANGÈRES

ANGLETERRE : *Manchester*. — Société de géographie.

BELGIQUE : *Bruxelles*. — Société royale de géographie.

— *Anvers*. — Société belge de géographie.

BRÉSIL : *Rio-Janeiro*. — *Revue de la Société de géographie*.

ÉGYPTE : *Le Caire*. — Société kédiviale de géographie.

PORTUGAL : *Lisbonne*. — Société de géographie de Lisbonne.

— *Porto*. — Société de géographie commerciale.

SUISSE : *Genève*. — Société de géographie (*Globe*.)

— *Neufchâtel*. — Société neuchâteloise de géographie.

WURTEMBERG : *Stuttgart*. — Société wurtembergeoise de géographie.

TABLE DES MATIÈRES

	PAGES
<i>La Frégate la Belle-Poule</i> , par M. Jouan.....	1
<i>Madagascar</i> , en 1829, par M. A. Coutance.....	75
<i>Ovidius Nauticus</i> , par M. Guichon de Grandpont.....	89
<i>Causeries humoristiques</i> , par M. O. Pradère.....	143
<i>La Frégate la Belle-Poule</i> (suite et fin).....	187
<i>Jean Dubuc et le Pacte colonial</i> , par M. Turiault.....	305
<i>L'Amiral de Gueydon</i> , par M. Guichon de Grandpont.....	335
<i>Mode d'administration à la fin du siècle dernier</i> , par M. E. Jardin.....	373
<i>Brives-Charensac</i> , par M. E. Augier.....	386
<i>A la Muse</i> , par M. L. Le Balle.....	391
<i>Ave Mater Alma</i> , par M. L. Le Balle.....	392
<i>Sonnet à ma Femme</i> , par M. L. Le Balle.....	393
<i>En Carême</i> , par M. L. Le Balle.....	394
<i>Trois Légendes</i> , par M. Victor Le Lan.....	395
<i>Conférences et Soirées 1886-1887</i> , par A. C.....	399
<i>Velléda</i> , par M ^{me} A ^{te} Penquer.....	401
<i>Les Brins de Paille</i> , par M. A. Joubert....	402
Livres reçus. { <i>La Vie d'un Poète</i> , par M. F. Saulnier....	405
{ <i>La Paciécide</i> , par M. Guichon de Grandpont.	406
{ <i>Le Périphe d'Hannon</i> , par M. A. Mer.....	407

	PAGES
<i>Travaux de M. Antoine, par M. Bourrut-Duvivier.....</i>	409
<i>Nécrologie, par A. C.....</i>	413
<i>Compte-rendu financier, par M. Bourrut-Duvivier.....</i>	416
<i>Règlement de la Bibliothèque.....</i>	416
<i>Liste générale des Membres de la Société.....</i>	421
<i>Liste générale des Membres correspondants.....</i>	431
<i>Membres honoraires.....</i>	436
<i>Liste générale des Sociétés correspondantes.....</i>	438
<i>Sociétés de géographie correspondantes.....</i>	447
<i>Sociétés étrangères.....</i>	448















4 100 905 694